5/85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

40 Jahre im Rückblick



Mit neuen Farben durch Berlin

Auf der 9. Tagung des ZK der SED sagte der Verkehrsminister Otto Arndt Ende November 1984 u. a.: „Besonders in unserer Hauptstadt finden die mit freundlichen hellen Farben ausgestatteten Nahverkehrsmittel ... große Zustimmung unserer Bevölkerung ..."
Um für jedes der vier Nahverkehrsmittel eine ansprechende Farbvariante zu entwickeln, erhielten bereits im Frühjahr 1984 einige S-, U- und Straßenbahnfahrzeuge sowie ein Omnibus Testlackierungen. Während sich bei den Omnibussen und U-Bahnen das neue Farbkleid von Anfang an bewährte, wurde das der S- und Straßenbahnen nochmals verändert. Nach und nach werden nun alle Berliner Nahverkehrsmittel umlackiert und tragen somit zur weiteren Verschönerung der Hauptstadt bei.

1 Ein S-Bahn-Zug der BR 275 mit der neuen Farbgebung. Zur bisher üblichen Farbteilung kam ein helles Farbband im Fußbodenbereich hinzu. Nur wenige S-Bahn-Züge dieser BR erhalten noch die neue Lackierung.
2 U-Bahn-Wagen vom Typ E III mit neuer Lackierung. Dach und Seitenwände sind elfenbeinbeige, Stirnwände und Türflächen chromgelb.
3 Auch die Straßenbahnwagen werden mit einem farbenfrohen Anstrich versehen. Dieser nun endgültigen Variante gingen zwei Versuchsanstriche voraus.
4 Nachdem von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVB) ein Omnibus in eigener Werkstatt umlackiert worden war, lieferten die Budapester Ikarus-Werke die für Berlin bestimmten Wagen in neuer Farbgebung. Bis auf wenige Ausnahmen präsentiert sich der Omnibuswagenpark bereits einheitlich im neuen Farbgewand.

Fotos: H.-J. Hütter, Berlin

1


2


3


4


modell eisenbahner

inhalt

5/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Die Rübelandbahn zwischen Blankenburg (Harz) und Königshütte ist immer wieder ein beliebtes Fotoobjekt. In den zurückliegenden 40 Jahren hat sich auch hier ein grundlegender Wandel vollzogen. Dampflokomotiven der BR 95 wurden durch moderne Elloks ersetzt (auf dem Bild Lok 251 008 vor dem P 16484 auf der Steilstrecke bei Michaelstein im Juni 1984). Am 18. und 19. Mai 1985 wird es hier wieder Sonderfahrten mit der Lok 95 1027 geben, übrigens anläßlich des 100jährigen Bestehens der Strecke Blankenburg (Harz) – Rübeland im November 1985.
Foto: D. Hommel, Erfurt

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Redaktionsschluß: 16. 4. 1985
Geplante Auslieferung: 21. 5. 1985

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Brücken des Friedens

Dieser Sieg ist nach der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution die zweite welthistorische Befreiungstat während unseres Jahrhunderts, die das Sowjetvolk vollbrachte.

(Aus dem Aufruf zum 40. Jahrestag des Sieges über den Hitlerfaschismus und der Befreiung des deutschen Volkes)

Begleitet von seinen Stabsoffizieren, ging der Befehlshaber der Panzergruppe über den vom Nachttau feuchten Ufersand... Eben war der Expreß Moskau–Berlin über die Brücke gebraust. Einige Fenster darin waren taghell erleuchtet. Guderian begleitete den Nachtzug mit den Blicken. Der letzte Expreß aus Rußland, dachte er... Er führte das Fernglas an die Augen und richtete es auf das gegenüberliegende Ufer. Es war niedrig und mit einzelnen Weiden und Buschwerk bestanden. Dahinter erhoben sich grüne Hügel, die Forts der Festung Brest, alle geometrisch gleich angelegt... Guderian richtete das Fernglas auf die vor ihm liegende Eisenbahnbrücke. Die Brücke sollte im ersten Ansturm genommen und der Übergang auf die andere Seite erzwungen werden... Guderian kehrte zu seiner Befehlsstelle zurück. Genau zur festgesetzten Zeit brausten Flugzeuge über die Befehlsstelle gen Osten, und gleichzeitig erdröhnte ein Kanonenschuß. Nun böllerten auch die anderen Geschütze los. Guderian rief seinen Adjutanten. „Rollen die Panzer?" „Jawohl! Sie greifen befehlsgemäß die Eisenbahnbrücke an." Der Krieg des Hitlerfaschismus gegen die Sowjetunion hatte begonnen.

Am 12. Januar 1945 begann die Offensive der Front aus dem Brückenkopf Sandomierz. An den Weichselufern dröhnte die Artillerie... Auch die 480-Meter-Brücke über den Dunajec hielt uns nicht auf. Die 19. Brigade stellte sie bis zum 7. Februar wieder her. Das mittlere Arbeitstempo betrug hier 28,3 Meter am Tag. Am Ufer wurden als Unterstützungen Schwelljoche, für die übrigen Pfahljoche, verwendet. Als Überbauten verlegten wir erbeutete Peineträger. Sie reichten jedoch nicht, und wir mußten sparsam damit umgehen. In die Mitte der Felder stellten wir bewegliche Stützen aus einem Rahmenpaar. Auch diese Brücke bauten wir zuerst eingleisig und im April zweigleisig aus.
Die Weichselbrücke in Krakow mit einer Länge von 208 Metern war am 9. April fertiggestellt. In konstruktiver Hinsicht unterschied sie sich nicht von ihren Vorgängern. Auch hier gewährleisteten wir zuerst die eingleisige Zugfahrt und etwas später die zweigleisige.

Die Berliner Operation begann am 16. April 1945. An ihr waren die 1. und 2. Belorussische sowie die 1. Ukrainische Front beteiligt. Am Anfang der Operation war im Streifen der 1. Belorussischen Front nur die Eisenbahnbrücke im Küstriner Brückenkopf benutzbar. Der Gegner hatte die Bedeutung des Bauwerks begriffen. Am 18. April zerbombte er die Brücke mit Hilfe unbemannter Flugzeuge. Zu dieser Zeit mußten der Front schnellstens schwere Eisenbahngeschütze zugeführt werden. Der Abschnitt Küstrin–Berlin war jedoch noch nicht wiederhergestellt, die Brücke, wie schon gesagt, zerstört. Der Oberbefehlshaber der Front, Marschall G. K. Shukow, forderte von den Eisenbahnern, schnellstens die Brücke und die Magistrale wiederherzustellen. Die Brigaden erfüllten den Befehl des Oberbefehlshabers, die Geschütze trafen rechtzeitig in Berlin ein und halfen den angreifenden Armeen, die Hauptstadt des faschistischen Deutschlands zu stürmen. Am Höhepunkt der Kämpfe in den Straßen der Stadt, am 25. April, traf dort der erste Zug ein... der Chef Militärtransportwesen, General A. G. Tschernjakow, und der Chef der Eisenbahntruppen, General N. W. Borissow telegrafierten sofort dem Kriegsrat: „Ich melde: Heute, am 25. April, 18.00 Uhr, wurde auf der Strecke Küstrin–Berlin bis zum Bahnhof Berlin-Lichtenberg der Zugbetrieb aufgenommen." Unter den Telegrammtext schrieb Marschall Shukow als Einschätzung der Heldentat der Militäreisenbahner: „Prachtkerle!" Bis zum 3. Mai stellten die Eisenbahntruppen der 1. Ukrainischen Front die Linie Cottbus–Lübben–Berlin wieder her.
Die Magistrale von unserer Landesgrenze bis nach Gdynia brachten die Eisenbahner der 2. Belorussischen Front in Ordnung... Die stark zerstörte Strecke mußte auf Stahlschwellen wiederhergestellt und umgespurt werden. Bis zum 1. April waren diese Arbeiten durchgeführt. Am 18. Mai fuhren die Züge bis Stettin (Szczecin) und am 22. Mai bis Rostock.

Im Februar 1945 hatte die „Prawda" schon geschrieben: „In den Chroniken des Großen Vaterländischen Krieges des Sowjetvolkes gegen die faschistischen Eroberer wird den Heldentaten der Militäreisenbahner ein Ehrenplatz eingeräumt..."
Große Verdienste um den Sieg erwarben sich die Eisenbahntruppen und Spezialformationen des Volkskommissariats für Verkehrswesen. In den Kriegsjahren wurden von ihnen 117 100 Kilometer Haupt-, zweite und Bahnhofsgleise, 13 002 kleine Brücken und Durchlässe, 2756 mittlere und große Brücken wiederhergestellt oder gebaut, 70 872 Kilometer Nachrichtenleitungen verlegt, 2345 Wasserversorgungspunkte, 7990 Bahnhöfe und Abzweigstellen und 182 Dampflokdepots übergeben und dabei 76 984 Weichen verlegt. Außerdem bauten sie in 5 Jahren etwa 10 000 Kilometer neue Eisenbahnstrecken.

Wie sah es in der damaligen sowjetischen Besatzungszone aus? Von den verbliebenen Lokomotiven und Güterwagen waren rund zwei Drittel nicht mehr betriebsfähig... Nahezu 1000 Eisenbahnbrücken waren gesprengt oder wiesen so wesentliche Schäden auf, daß sie nicht mehr befahrbar waren... So unterbrach z. B. die militärisch sinnlose Sprengung von 27 Eisenbahnbrükken zwischen Görlitz und Zittau den Verkehr auf dieser Strecke für lange Zeit... Rauch quoll noch aus den Trümmern, da nahmen klassenbewußte Antifaschisten, allen voran Kommunisten, mutig und entschlossen den Kampf gegen das Chaos auf. Die einen kamen aus Konzentrationslagern oder aus der Emigration, die anderen tauchten aus der Illegalität auf, in die sie der Faschismus getrieben hatte. Ihnen standen die sowjetischen Klassenbrüder in der Uniform der Rotarmisten zur Seite... Bereits am 11. Mai 1945 verkehrten wieder durchgehende Züge zwischen Berlin und Dresden. In den Ruinen des Reichsbahnausbesserungswerkes Dresden-Friedrichstadt wurde am 9. Mai die Produktion wieder aufgenommen. Am 28. Mai konnten die ersten zehn der dringend benötigten Güterwagen fertiggestellt werden.

An einem strahlenden Sommertag des Jahres 1953 fährt eine Eisenbahnerdelegation der Deutschen Demokratischen Republik mit dem „Blauen Expreß" über die Brücke vor Brest in Richtung Moskau. Vor allem sollte das hervorragend funktionierende Dispatcher-System auf den sowjetischen Eisenbahnen studiert werden.
Heute verkehren täglich rund 15 000 Reise- und Güterzüge auf den Schienensträngen der DDR für die friedliche Arbeit, für das Wohl des ganzen Volkes, Ergebnis der Befreiungstat vom 8. Mai 1945, von der hier nur einige Episoden genannt werden konnten.

Ausgewählt von Rudi Herrmann nach: „Geheime Verschlußsache von Korolkow"; „Stählerne Strecken von Kabanow"; „Die Entwicklung des Verkehrswesens in der DDR" von Kramer; „Deutsche Eisenbahner mit dem Blauen Expreß in die Sowjetunion" von Falcke.

Leser meinen …

Die Marienberger und Meißner sind Spitze

Kleinserienmodelle aus Marienberg und Meißen haben sich längst einen festen Platz auf Anlagen und in Vitrinen zahlreicher Modellbahnfreunde erobert. Der Bedarf ist groß, größer als es die derzeit vorhandenen Möglichkeiten zulassen. Sie reichen nicht immer aus, um alle Verbandsfreunde zu versorgen. Als ständiger Abnehmer der DMV-Modelle war und bin ich mit der Qualität der durch die Marienberger Modellbahnfreunde vertriebenen Erzeugnisse sehr zufrieden. Natürlich kann es passieren, daß die Polystyrol-Spritzlinge gelegentlich nicht voll ausgeformt sind oder Beschädigungen aufweisen. Dieser Tage machte auch ich diese Erfahrung und sandte daraufhin einige defekte Bausatzteile mit der Bitte um Austausch an die AG 3/42 zurück. Bereits nach vier Tagen lagen die gewünschten Teile in ausgezeichneter Qualität wieder auf meinem Tisch. Ein solch guter Kundendienst ist es Wert, öffentlich gelobt zu werden. Das um so mehr, weil es sich bei den dankenswerten Initiativen der Marienberger Modellbahnfreunde und ihrer Meißner Kollegen um ein beträchtliches Arbeitsquantum handelt. Und alles das meistern sie in ihrer Freizeit! Gerade deshalb sollte jeder Verständnis haben, wenn längere Wartezeiten auftreten.

N. Freund, Dresden

Leser schreiben …

Filmwettbewerb im Oktober

Wie bereits im „me" 4/84 veröffentlicht, haben das Ministerium für Verkehrswesen und sein Amateurfilmclub (AFC) zu einem Filmwettbewerb aufgerufen, der dem Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" gewidmet ist.

Hierzu nähere Einzelheiten:

Die Abschlußveranstaltung dieses Wettbewerbs findet am 19. und 20. Oktober 1985 in Berlin statt. Vorgesehen sind Filmvorführungen, ein Abendprogramm, die Jurysitzung und Rahmenveranstaltungen.

Voraussetzung für die Teilnahme an dieser Veranstaltung ist der Erwerb einer Teilnehmerkarte bzw. Filmmeldekarte.

Diese sowie das Reglement des Wettbewerbs können bis 30. Juni 1985 beim Amateurfilmclub des Ministeriums für Verkehrswesen, 1086 Berlin, Krausenstraße 17–20, abgefordert werden.

Übernachtungsmöglichkeiten sind vorhanden. Die Filme müssen bis 20. September 1985 beim Veranstalter vorliegen: Die besten werden ausgezeichnet.

G. Müller, Leiter des AFC

Werklok Typ TGK 2E1

Im „me" 9/84, S. 10, wurde die Werklok vom Typ TGK 2E1 vorgestellt. Hierzu folgende Ergänzungen:

Der Hersteller ist die Gleisbaumaschinenfabrik Kaluga (SU).

Die vorgestellte Maschine wurde am 17. Oktober 1978 in Kaluga fertiggestellt. Das Sanitärporzellanwerk Haldensleben erhielt diese Maschine. Am 12. November 1978 traf sie in Frankfurt (Oder) ein. Die Inbetriebnahme der dieselhydraulischen Lok mit 250-PS-Motorleistung erfolgte dann allerdings erst am 3. August 1979 im VEB Fliesenwerk Boizenburg (Elbe), nachdem die Maschine nicht in Haldensleben in Dienst gestellt worden war.

A. Grüneberg, Potsdam

Modelleisenbahn und Verkehrserziehung – ein gemeinsames Anliegen

Mitglieder unseres Verbandes bauten für das Kinderferienlager „Paul Gruner" des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden in Saupsdorf (Sächs. Schweiz) eine Modellbahnanlage. Während der bisherigen Ferienlagerdurchgänge war die Anlage stets



umlagert, trägt sie doch im erheblichen Maße zur lehrreichen Selbstbetätigung, Erziehung und Berufsorientierung bei. Den Aufbau der TT-Gemeinschaftsanlage unterstützte der VEB Verkehrsbetriebe Dresden.

Obering. H. Haase, Dresden
Foto: VEB Verkehrsbetriebe Dresden

Leser fragen …

Der Linksverkehr auf der Regelspur

Bekanntlich gibt es Länder, wo die Autos links fahren und rechts überholen. Weniger geläufig ist jedoch, daß derartige Regelungen auch für die Eisenbahn zutreffen (rechts überholen sicherlich nicht). Mich interessiert nun, welche regelspurigen Eisenbahnen in Europa fahren links und warum?

Wo befinden sich beim Linksverkehr die Streckensignale, wenn diese sich nicht auf Signalbrükken befinden und wo sitzt der Triebfahrzeugführer?

K. Schulz, Neustadt (Dosse)

Und die fünfte?

Vier Bitten:

Wahrt Reinlichkeit und damit Gesundheit!
Schont Einrichtungen und Wände!
Zeigt Beschädigungen dem Bahnhof an!
Helft Besudler erfassen!

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden

Eingesandt von E. Schraumm, Annaberg-Buchholz

Am 30. August 1985 auf dem Alex:

Solidaritätsaktion des Verbandes der Journalisten



Wie in den vergangenen Jahren ist unsere Redaktion gemeinsam mit den anderen Bereichen des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen auf dem Berliner Alexanderplatz dabei.

Was wir anbieten?

Poster, Eisenbahnfotos, Souvenirs, Modelle, Briefmarken und natürlich die **Solidaritäts-Spenden unserer Leser!**

Einige Arbeitsgemeinschaften haben sich schon gemeldet: Die AG 3/42 stellt wiederum gefragte Kleinserien-Modelle im Wert von 500,– M zur Verfügung. Die AG 1/13 „Weinbergsweg" bietet u. a. Modelle und Souvenirs ihrer diesjährigen Ausstellung an. Wenn Sie unsere Solidaritätsaktion unterstützen möchten, dann senden Sie



Am 29. August als Sonderpreis zu gewinnen: kanadischer Kleinbogen mit vier Motiven historischer Dampfloks. Aus technischen Gründen können wir nur einen Wert dieser schönen Ausgabe vorstellen.

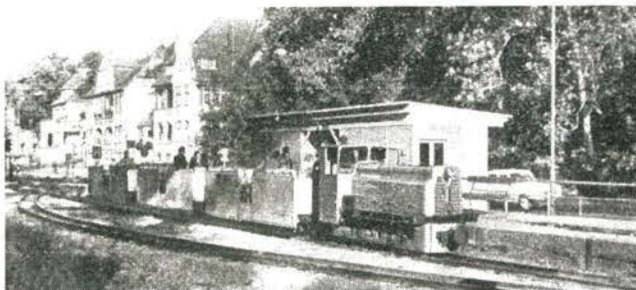
uns Ihre Spenden bitte bis zum 1. August 1985!

Und noch ein Hinweis. Für die Freunde der Eisenbahn-Philatelie bietet die Redaktion „sammler express" (an einem Extrastand) einen besonderen Leckerbissen: einen kanadischen Sonderkleinbogen! Des weiteren werden angeboten zehn Briefmarkenzusammenstellungen Eisenbahn sowie drei komplette Serien „Schmalspurbahnen in der DDR"!

Chancen haben alle Teilnehmer der Briefmarkentombola **und** wer auf einer **Extrakarte mit dem „Kennwort MODELLEISENBAHNER"** seine Teilnahme (mindestens 6,–) bestätigt. Hier die Teilnahmebedingungen: Mit jeweils 2,– M sind Sie an der Tombola beteiligt, Betrag per Zahlkarte auf das Postscheckkonto 7199-68-17717 des Berliner Verlages unter dem Kennwort „NBI/sammler express-Briefmarkentombola" überweisen. Werden höhere Beträge eingezahlt, so werden entsprechende Anteilscheine für je 2,– M ausgeschrieben. Letzter Einsendetermin: 1. August!

Jährlich über 80 000 Fahrgäste

Die Pioniereisenbahn Bernburg entstand im Zusammenhang mit einem Initiativprogramm zur Umgestaltung und Verschönerung der Stadt aus Anlaß des 20. Jahrestages der DDR. Der Beschluß des Rates, das Naherholungsgebiet „Krumbholz" mit einer Pioniereisenbahn zu erschließen und zahlreiche weitere Erholungseinrichtungen zu schaffen, fand bei den Betrieben des Territoriums und den Bürgern großen Anklang. Neben Werktätigen, Studenten und Schülern faßten auch 700 Komsomolzen der sowjetischen Garnison zu Hacke und Schaufel. Beim Bau der 1,7 km langen Strecke festigten sich die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Menschen der beiden sozialistischen Staaten. Nichts lag also näher, als der Bahn bei ihrer Eröffnung nach nur sechsmonatiger Bauzeit am 1. Juni 1969 den Ehrennamen „Drushba" zu verleihen.
Die eingleisige Strecke mit 600 mm Spurweite führt vom Bahnhof Kreiskulturhaus über die Haltepunkte Tiergarten, Platz der Einheit und Keßlerturm zum Bahnhof Paradies, benannt nach einer Gaststätte. Der Haltepunkt Platz der Einheit wurde bald zu einem Kreuzungsbahnhof mit Mittelbahnsteig ausgebaut und in Sportforum umbenannt.
Als Triebfahrzeuge kommen zwei ehemalige Untertage-Dieselloks des Typs BND 30 nach einem Neuaufbau (1969 bzw. 1972) durch Werktätige des VEB Kali- und Steinsalzwerkes Saale, Werk Bernburg, zum Einsatz.
Die offenen Personenwagen wurden auf von der Wagenausbesserungsstelle Wernigerode aufgearbeiteten Fahrgestellen vierachsiger Güterwagen der ehemaligen Schmalspurbahn Anklam – Friedland durch Lehrlinge des VEB Landmaschinenbau in Bernburg aufgebaut.
Bei starkem Fahrgastandrang, vor allem an den Wochenenden, werden zwei Züge eingesetzt.
Der sichere und reibungslose Fahrbetrieb wird seit der Saisoneröffnung 1983 durch Hauptsignale und das Zugmeldeverfahren gewährleistet, zuvor wurde lediglich „nach Fahrplan" gefahren. Jeder Zug ist mit einem Erwachsenen als Lokführer, einem Zugführer und in der Regel jeder Wagen mit einem Zugschaffner aus den Reihen der etwa 25 Pioniereisenbahner besetzt.
Diese kassieren das Fahrgeld während der Fahrt, so daß es auf den meisten Stationen keinen Fahrkartenverkauf gibt.
Die jährliche Fahrsaison beginnt bei der Pioniereisenbahn Bernburg Anfang April mit Fahrbetrieb an den Wochenenden. Von Mai bis Mitte Oktober verkehrt die Bahn zusätzlich dienstags bis freitags an den Nachmittagen.
Vom Stadtzentrum aus ist der am linken Saaleufer liegende Bahnhof Kreiskulturhaus in wenigen Minuten zu erreichen, wobei man den Wegweisern zum Naherholungsgebiet Krumbholz folgen kann.
Mit über 80 000 Fahrgästen pro Jahr nimmt die Pioniereisenbahn der Kreisstadt Bernburg aufgrund ihrer Beförderungsaufgabe zu den Naherholungsstätten hier hinter Dresden, Cottbus und Leipzig einen beachtlichen vierten Rang ein!
C. B./St. H., Foto: Archiv



Aufbau geht zügig voran

Planmäßig verläuft der Aufbau des künftigen Fährbahnhofs Mukran auf der Insel Rügen.
Derzeit entstehen Fährbecken und Bahnhofsgebäude. Die mit zwei Etagen projektierte Fährbrücke wird vom Stahlbau Dessau der DR gebaut.
Neben den umfangreichen breit- und regelspurigen Gleisanlagen werden in Mukran außerdem Instandhaltungswerkstätten, Tanklager, Gebäude für die Schiffsversorgung, ein Bahnhofsgebäude sowie Bauten für die Betriebsfeuerwehr, Berufsausbildung und soziale Zwecke geschaffen.
In Mukran werden die Güter umgeladen. Nur ein geringer Teil der Fahrzeuge wird umgeachst. Rund 5 Mill. t Güter sollen jährlich einmal in Mukran umgeschlagen werden. Um diese Leistung zu erreichen, sind hier dann täglich rund 1000 Regelspurwagen zu behandeln! Für die Bedienung der breitspurigen Gleisanlagen ist der Einsatz von 1524-mm-spurigen Loks der BR 106 vorgesehen.
Ff/me

Künftig mit Klammerverschluß

Die elf in der DDR vorhandenen Pioniereisenbahnen verfügen insgesamt über 81 Weichen mit unterschiedlichen Abmessungen. Vielfach ist der laut Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen erforderliche Verschluß noch nicht vorhanden. Um die daher in diesen Fällen gültigen Ausnahmegenehmigungen zu reduzieren, wurden im Werkteil Gotha des Weichenwerkes Brandenburg der Deutschen Reichsbahn Klammerverschlüsse für die 381-mm-spurigen Bahnen entwickelt. Für die Spurweiten 500 mm und 600 mm konzipierte das Brandenburger Werk mit der Staatlichen Bahnaufsicht ebenfalls einen solchen Verschluß. Die Brandenburger Weichenwerker haben sich anläßlich des 40. Jahrestages der Befreiung verpflichtet, die Entwicklung des Klammerverschlusses acht Monate früher als vorgesehen abzuschließen.
Ff/me

Der ehemalige „Schwarzbachexpreß"

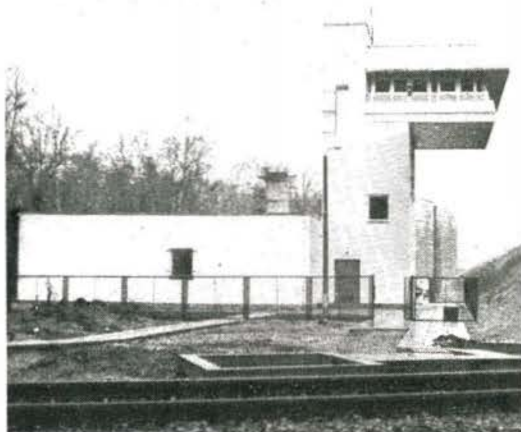
Nicht jedem wird die im Volksmund entstandene und liebevoll gemeinte Bezeichnung „Schwarzbachexpreß" ein Begriff sein. Dabei handelt es sich um die ehemalige vogtländische Nebenbahn von Siebenbrunn über Markneukirchen nach Erlbach. Der erste planmäßige Zug auf dieser Strecke rollte am 20. September 1909, der letzte bereits am 31. Mai 1975.
Wie bei so vielen anderen Bahnen auch, war von der Idee bis zum Bau dieser Strecke ein weiter Weg. Die Initiativen gingen von den Stadtvätern der Musikinstrumentenstadt Markneukirchen aus. Obwohl sich die Verkehrsverhältnisse für die Markneukirchner durch die 1865 eröffnete Bahnlinie Herlasgrün – Falkenstein – Oelsnitz – Adorf – Eger (heute Cheb) verbesserten, reichten sie noch immer nicht aus. Die meisten Güter mußten mit dem Fuhrwerk in das 5 km entfernte Adorf transportiert werden. Mit einem Kapital von 150 000 M beteiligte sich der Magistrat von Markneukirchen an dem Bau der Chemnitz – Aue – Adorfer Eisenbahn (CAAE) in der Hoffnung, somit zu einem eigenen Bahnanschluß für Markneukirchen zu kommen. 1875 wurde die CAAE eröffnet, doch erst im Frühjahr des Jahres 1909 begann man mit den Vorarbeiten für den Bau des späteren „Schwarzbachexpresses".
Um das Umsetzen der Lokomotive in Markneukirchen-Siebenbrunn zu vermeiden und das Gleis der Linie Aue – Adorf nicht zu überlasten, verlegte man bis nach Adorf ein zweites Gleis.
Am Rande sei noch erwähnt, daß die Bahnhofsbezeichnung Markneukirchen-Siebenbrunn als Kompromißlösung nach jahrelangem Streit zwischen den beiden Orten galt. Markneukirchen war aufgrund seiner Handelsbeziehungen in alle Welt wesentlich bekannter als Siebenbrunn. Die Strecke führte also von Markneukirchen-Siebenbrunn über Markneukirchen Hp bis Markneukirchen Stadt und wurde 1911 bis nach Erlbach verlängert. Die Züge verkehrten stets zwischen Adorf und Erlbach im Pendelverkehr. Am 15. Mai 1935 wurde der Bahnhof Markneukirchen-Siebenbrunn in Siebenbrunn umgenannt. Bis Ende der 60er Jahre fuhren Dampflokomotiven, anschließend Triebwagen und wenig später Dieselloks mit aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen bestehenden Zügen. Etwa neun Personenzugpaare verkehrten hier täglich. Nach 66 Jahren hatte der „Schwarzbachexpreß" ausgedient, die meisten Gleise sind verschwunden. Das einzige, was übrig blieb, ist der Bahndamm, der heute als Fahrweg genutzt wird.
Bgr.

Der faschistische Krieg hinterließ überall Schutt und Asche. Auch auf dem Gebiet der damaligen sowjetischen Besatzungszone wurden durch unzählige Bombenangriffe Industriezentren und Großstädte vernichtet. Gleiches traf für die Bahnanlagen zu. Besonders die Eisenbahnknoten in Berlin, Leipzig, Dresden und Magdeburg waren Trümmerwüsten. Über den selbstlosen Einsatz jener Eisenbahner, die es ermöglichten, daß gleich nach dem 8. Mai 1945 die ersten Züge wieder rollten, ist schon viel berichtet worden. Obwohl die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos nur einen kleinen Einblick in die Entwicklung der zurückliegenden 40 Jahre bei der Eisenbahn geben können – so meinen wir – sprechen sie doch für sich. Weitere Fotos zum Thema „Damals und heute" werden noch veröffentlicht.

Damals und heute



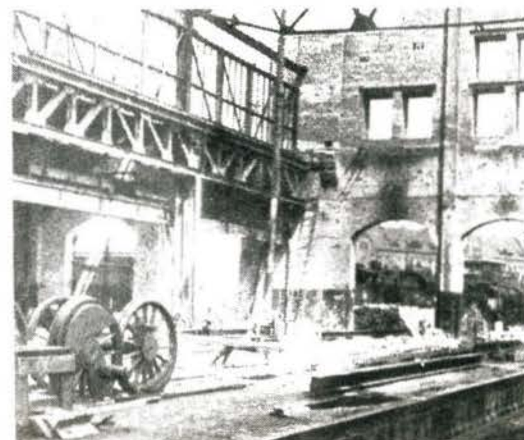
1 816 Stellwerke und 2 636 Signale wurden während des zweiten Weltkriegs auf dem heutigen Gebiet der DDR zerstört und danach zunächst meist provisorisch instand gesetzt. Schließlich war das eine wichtige Voraussetzung dafür, daß auf den Strecken wieder sicher gefahren werden konnte. Neue Gleisbildstellwerke sind heute fester Bestandteil der Sicherungstechnik bei der Deutschen Reichsbahn. Ihre Zahl wächst vor allem in Knotenbereichen von Jahr zu Jahr.





Wie trostlos die Bahnanlagen vielfach vor 40 Jahren aussahen, zeigt die Abbildung. 1 869,5 Kilometer mit 2 863 Weichen waren 1945 nicht mehr befahrbar. Daß sich viele Menschen damals die Frage stellten, ob der Wiederaufbau überhaupt noch einen Sinn hätte, wird beim Betrachten der Aufnahme durchaus verständlich. Der Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt, ausgestattet mit leistungsfähiger und moderner Gleisbremstechnik, ist heute der größte dieser Art bei der DR. Vor 40 Jahren gab es auch hier ein Bild des Grauens.





Ebenso gehörten 1945 zerstörte Bahnbetriebswerke und Ausbesserungswerke zum faschistischen Erbe. Auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone waren zwei Drittel aller Loks und 60 % der Reisezugwagen völlig vernichtet oder in westliche Besatzungszonen verschleppt worden. Die DR verfügt heute über leistungsfähige Bahnbetriebswerke.

Fotos: Sammlung der Politischen Verwaltung der DR (1, 3, 5); I. Migura, Berlin (2, 4, 6)



Gottfried Köhler, Berlin



Schienenfahrzeuge – Nachlese von der Frühjahrsmesse 1985

Obwohl die Frühjahrsmesse in Leipzig bei Erscheinen dieses Heftes schon einige Wochen Vergangenheit ist, lohnt ein Rückblick auf dieses internationale Ereignis. Denn der Gleisfächer auf dem Freigelände des Technischen Messegeländes war voll mit Exponaten vieler Erzeugnisgruppen aus mehreren Ländern.

Hauptaussteller war, und das als internationales Forum für weltoffenen Handel und technischen Fortschritt, der DDR-Schienenfahrzeugbau mit einem umfangreichen Sortiment seines laufenden Produktionsprogramms. Voran das Kombinat LEW Hennigsdorf. Die neuentwickelte Ellok, Baureihe 242, inzwischen Serienfahrzeug, stand im Mittelpunkt des Interesses, denn dieser Loktyp steht im engen Zusammenhang mit dem weiteren Elektrifizierungsprogramm der DR. Die technisch ausgereifte Lok verfügt über einen hohen Anteil von Baugruppen der Mikroelektronik und hat Weltniveau (siehe „me" 7/82, S. 4–6).

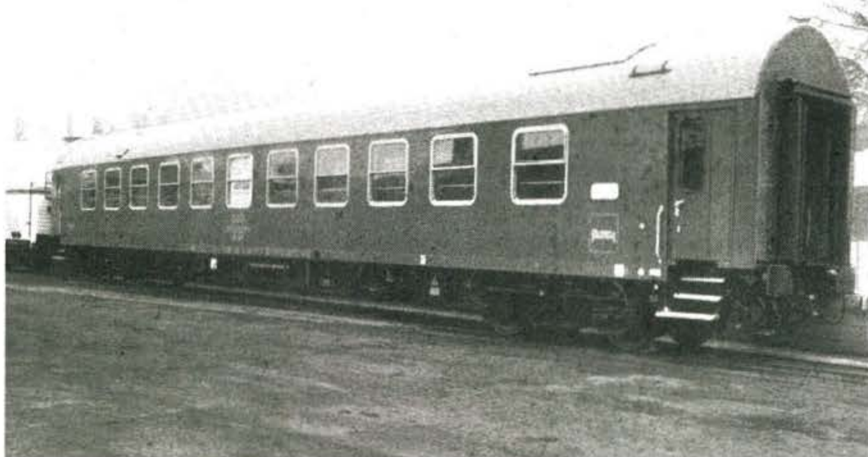
Die leistungsstarke Industrielokomotive EL 20 für die UdSSR, im gleichen Werk serienmäßig hergestellt, beeindruckte durch die konstruktive Lösung. Bei Fahrdrahtbetrieb wird eine Gesamtleistung von 5520 kW, kurzzeitig sogar 6600 kW, erreicht. Steigungen von 35‰, auf kurzen Abschnitten von 40‰, bei Anhängemassen von 1800 t, werden bewältigt. Leistungskennzahlen der Materialökonomie sind dafür maßgebend, daß es sich dabei um ein Spitzenerzeugnis im Industrielokomotivbau handelt, zumal in den Fahrmotorkreisen eine Thyristorleistungssteuerung mit elektronischer Zugkraftregelung eingebaut worden ist. Die EL 20 erhielt in Leipzig Messegold.

Der VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau zeigte 23 Final- und Zuliefererzeugnisse, davon zehn als Neuentwicklungen.

1



2



Nach wie vor nehmen die Lieferungen von Reisezug- und Kühlwagen für den Export in die UdSSR einen entscheidenden Platz ein. Langfristige Regierungsabkommen mit der UdSSR, die maßgebliche Aufgaben der sozialistischen ökonomischen Integration enthalten, werden künftig weitere Lieferserien sichern und gleichzeitig die Erneuerung der Erzeugnisstruktur des VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau bestimmen.

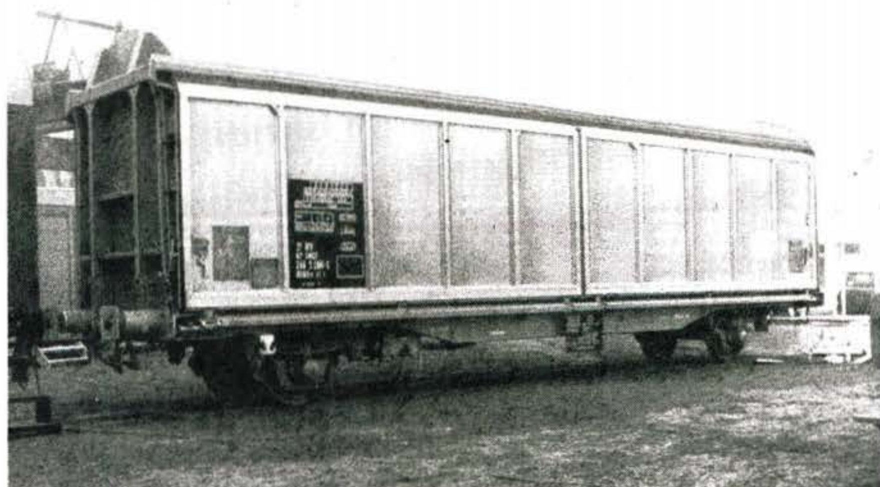
Auch die höheren Exportaufgaben wurden durch solche Exponate wie die Großraumgüterwageneinheit mit Spreizhauben oder den Großraum-Reisezugwagen deutlich gemacht.

Über letztgenanntes Fahrzeug, das auch für den Einsatz bei der DR bestimmt ist und in absehbarer Zeit mit weiteren Wagen dieses Typs auf der Relation Berlin–Dresden–Berlin als „Berlin-Expreß" (Ex 171 und Ex 176) zum Einsatz gelangt, wird in einer der nächsten Ausgaben des „modelleisenbahners" berichtet.

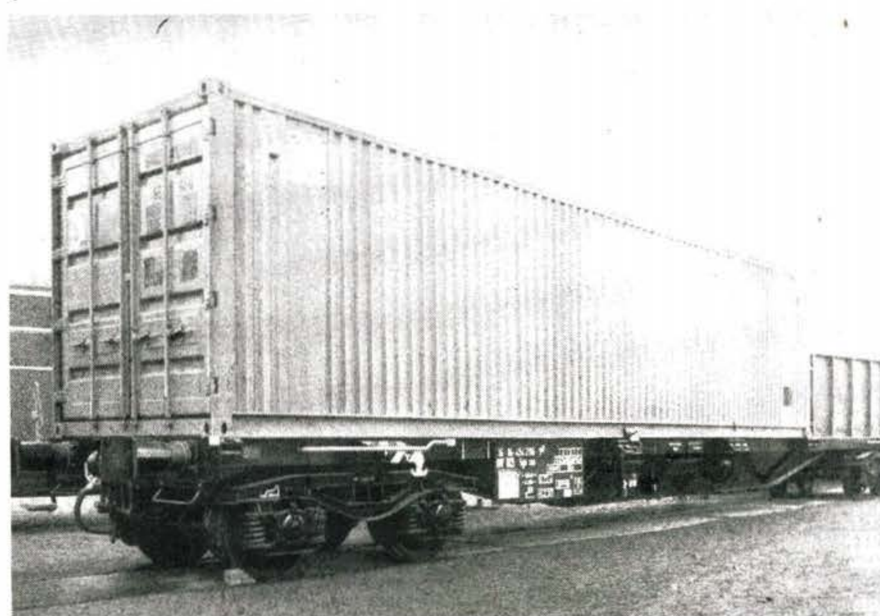
Schienenfahrzeug-Hersteller, u. a. aus Frankreich und Westberlin, zeigten mit ihren Exponaten dominierende Entwicklungstendenzen: großräumige Wagen mit Schiebewänden, lange Flachwagen für den Container-Transport gehörten ebenso zu den Exponaten wie auch unterschiedliche Containerausführungen für den Transport von flüssigen und gasförmigen Gütern.

Die in diesem Heft von der Exponatenschau veröffentlichten Bilder haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

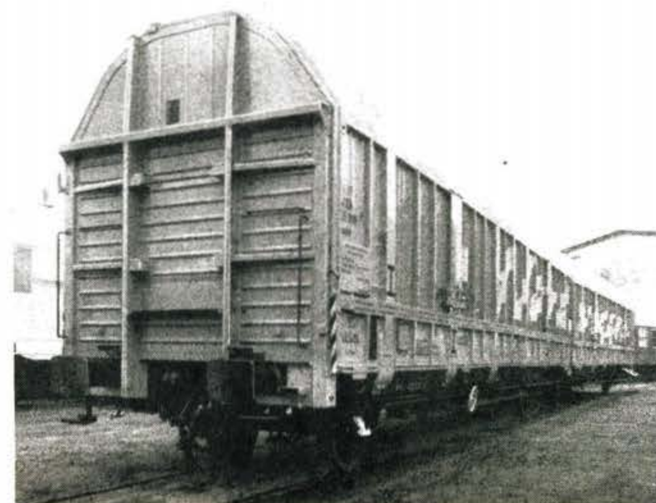
3



4



5



6



1 50-Hz-Industrielokomotivgespann EL 20 mit zusätzlichem Dieselantrieb und zwei Motorkippwagen für die UdSSR, Hersteller KLEW Hennigsdorf, Stundenleistung 5 520 kW, Zugkraft bei Stundenleistung 690 kN, Anfahrzugkraft 1200 kN, Dieselmotorleistung 810 kW, Länge über automatische Kupplung (Gespann) 52 300 mm, v_{max} 50 km/h

2 Schlafwagen mit Druckbelüftung für die ČSD, Hersteller VEB Waggonbau Görlitz, geschweißte Ganzstahlkonstruktion, Drehgestelle der Bauart Görlitz Va, Flüssigkeitsheizung, dabei Beheizung des Wärmetauschers wahlweise mit Dampf- oder Elektroenergie, Druckbelüftungsanlage wahlweise zur Belüftung oder Heizung zu betreiben, Länge über Puffer 24 500 mm, zehn Fahrgastabteile, v_{max} 160 km/h

3 Zweiachsiger Großraumgüterwagen mit verschiebbaren Seitenwänden für die SNCF, Hersteller die französische Firma ARBEL, Wagengattungszeichen Hbikks, Länge über Puffer 14 160 mm, Ladelänge 12 500 mm, Ladefläche 34 m², Eigenmasse 15 490 kg, v_{max} 100 km/h

4 Überlanger vierachsiger Containertransportwagen der Niederländischen Staatsbahn, Wagengattungszeichen Sgs, Länge über Puffer 19 640 mm, Drehzapfenabstand 14 600 mm, Eigenmasse 18 870 kg, v_{max} 100 km/h, beladen mit einem Großcontainer

5 Kurzgekuppelte, zweimal zweiachsige Großraumgüterwageneinheit mit Spreizhauben, Hersteller VEB Waggonbau Niesky, Länge über Puffer der Fahrzeugeinheit 27 000 mm, nutzbare Ladelänge jeweils 12 620 mm, Dachhälften mit Seitenwänden können bis maximal 6 930 mm über bzw. in die andere Wagenseite geschoben werden. Damit ist mehr als die Hälfte der Ladefläche zur Be- bzw. Entladung freigegeben.

6 Zwei Wagen vom Fünf-Wagen-Kühlzug für die VR China, Hersteller VEB Waggonbau Dessau. Die Zugeinheit besteht aus einem 19 m langen und in der Zugmitte angeordnete Diesel-Mannschaftswagen und vier 21 m langen auch vierachsigen Kühlwagen. Gesamtlänge 107 690 mm, Ladevolumen 368 m³, zuladbare Masse 182 t, mögliche Laderaumtemperaturen (über elektronische Temperaturregler) von +14 °C bis −24 °C bei Außentemperaturen zwischen +45 °C und −45 °C.

Fotos: ZBDR

Lok-einsätze

Est Lübbenau
Lokbestand: 44 1570 (Hzl), 52 8091 (kalt), 52 8002 (Raw), 52 8078, 52 8115, 52 8124 (ex Bw Elsterwerda) im Einsatz, 52 8194 und 52 8196 (Dispolok).
Im Januar 1985 wurde der Dampflokeinsatz o. g. Dienststelle reduziert, da das Bw Senftenberg wegen Rekonstruktionsarbeiten nicht angefahren werden kann und hier künftig die Dampflokbehandlungsanlagen entfallen werden. Dadurch übernimmt Lübbenau nur noch zwei Dampflokleistungen nach Königs Wusterhausen und zurück.

Est Löbau
Lokbestand: 52 4924 und 65 1057 (Hzl); 52 8080, 52 8148, 52 8183 im Einsatz.
Umläufe: KBS 252: P 17841, P 17842; *KBS 240:* P 3814 als Slz von Löbau nach Bautzen

Bw Görlitz
Lokbestand: 52 8003, 52 8014 (E), 52 8051 (E), 52 8057, 52 8069 (E), 52 8125 (E), 52 8138, 52 8191(E) und 52 8192;
44 140; 44 1106 (ex Lübbenau, Hzl) und 44 2300 (Hzl bzw. Rangierlok), 44 2349 (Dispatcherlok); 50 0006, 50 0072 (beide Hzl).
Von den BR 52 sind ständig 7 bis 8 Loks unter Dampf. Die 52 0031 wurde Ende Dezember 1984 zerlegt.
Umläufe: Schlauroth ab 9.17 Uhr (54213), Löbau ab 9.46 Uhr, Ebersbach an 10.15 Uhr; Ebersbach ab 11.02 Uhr (65720), Löbau an 11.26 Uhr; Schlauroth ab 11.49 Uhr (65203), Hoyerswerda an 12.17 Uhr; Hoyerswerda ab 15.44 Uhr (65204), Schlauroth an 16.12 Uhr.
Wa (Mitte Februar 1985) / Di (Anfang April 1985)

Bw Bautzen / Est Löbau
65 1057 bis Mitte Mai Heizlok.
Re. (Anfang April 1985)

Bw Zittau
Lokbestand: 52 1630, 52 5137, 52 8047 (ex Görlitz) (Dg 50264 und N 65274); 52 8062 (ex Kamenz) (Dg 50264); 52 8190 (P 17 831).
Ad (Ende Februar 1985)

Bw Dresden
Lokbestand: 50 3565 (seit Oktober), 50 3636, 50 3661, 50 3673, 50 3694, 58 1246. Diese Loks waren bzw. sind als Hzl eingesetzt, die 50 3565 als Weichen-Hzl im Hbf. Lok 50 2407 wurde zerlegt, die 86 1056 ist nicht einsatzfähig abgestellt.
Hn. / Haw. (Ende März)

Bw Kamenz
In diesem Bw werden die Dampflokeinsätze reduziert und die Baureihen 118 und 114 lösen die 52er ab. Die 114er sollen die Dampfleistungen auf der *KBS 303* übernehmen; die BR 119 gelangen zur Rbd Greifswald. Im Probebetrieb befinden sich die 118 702 und 118 793. Der N 61 322 von Großenhain 6.35 Uhr nach Ruhland, an 7.15 Uhr, ist ebenso wie der N 53 273 von Ruhland 9.30 Uhr nach Straßgräbchen, an 10.05 Uhr, mit Diesel bespannt; ab 10.15 Uhr nach Kamenz, an 10.37 Uhr, wird er mit Dampf gefahren.
Lokbestand: 52 6721 (abgestellt), 52 8010, 52 8036, 52 8043, 52 8062,52 8090, 52 8116, 52 8122, 52 8123, 52 8124 (vom Bw Elsterwerda), 52 8128, 52 8134, 95 1016 (Hzl).
Haw. /Tro. (Ende März 1985)

Legende: EM – Eisenbahnmuseumsfahrzeug, R – Reserve, Cb – Camburg, Sa – Saalfeld.
Tro. (Ende März 1985)

Bw Oebisfelde
Die 41 1185 wurde dem Bw Magdeburg, Est Rothensee, zugeordnet; 41 1231 und 41 1079 befinden sich im Raw Meiningen und gehen wahrscheinlich nach Saalfeld; damit gibt hier keine 41er mehr.
Tro. (Ende März 1985)

Bw Leipzig-Engelsdorf
Lokbestand: 44 1256, 44 1614, 44 2398 (zwei dieser Loks dienen ständig Heizzwecken), 50 3555, 50 3629, 52 8027, 52 8028, 52 8077, 52 8096, 52 8103, 52 8119 (Dispolok), 52 8154, 52 8168, 52 8186. Die Loks der BR 50 sind im Bahnkraftwerk Leipzig -Connewitz als Heizloks eingesetzt.
Umläufe: Egf ab 15.46 Uhr (55619), Elg an 16.21 Uhr; Elg ab 19.07 Uhr (66624), Ta an 19.35 Uhr; Ta ab 20.33 Uhr; ab Egf in Richtung Ba: 7.00 Uhr, 13.56 Uhr, 15.50 Uhr (nur Mo bis Fr); an Egf aus Ri Ba: 10.15 Uhr, 14.00 Uhr und 18.56 Uhr.
Legende: Elg – Eilenburg, Egf – Leipzig-Engelsdorf, Ta – Taucha, Ba – Beucha
Hn./Lab. (Anfang April 1985)

Est Eilsleben
Lokbestand: 01 005 (Eisenbahnmuseumsfahrzeug), 01 1512 (Reserve, Kesselfrist bis 16. November 1985 verlängert); 41 1137, 50 3515, 50 3555, 50 3558 und 50 586 (Reserve); 50 3706 (Einsatz), 65 1049 (Eisenbahnmuseumsfahrzeug), Dampfspender 27 (ex 22 066).
Ku. (Mitte April 1985)

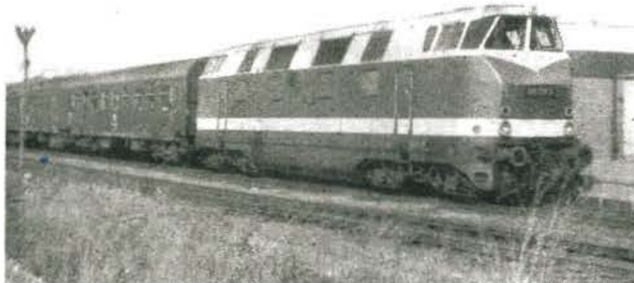
Est Zwickau
Lokbestand: 50 1849, 50 2652, 50 3145, 50 3671. 58 1800 zur Verschrottung abgestellt; 50 0012 im Februar und 50 1298 (ex Nossen) schon im August 1984 zerlegt. 58 261 abgestellt, zwei ehemalige 44er als Dampfspender eingesetzt. 50 3671 (E) bzw. 50 1849 (als Ersatz).
Hn. (Ende Februar 1985)

Bw Aue
Seit 8. März verkehrt (nur) freitags ein Gag mit zwei Maschinen 50.35 aus Richtung Aue 17.42 Uhr nach Schwarzenberg 18.00 Uhr.
Re (Anfang April 1985)

Bw Elsterwerda
Lokbestand: 44 1393 (Hzl), 50 0031 (ex Görlitz) zerlegt, 52 8015, 52 8020 (E), 52 8104 (E), 52 8111, 52 8149 (E), 52 8015 (Kesselschaden), 52 8113 (E), 52 8185 Reserve (ex Senftenberg).
Ku./Di. (Ende März 1985)

Bw Eberswalde
Lokbestand: 50 3648 (Hzl), 52 8031, 52 8112 (E), 52 8132, 52 8133 (E), 52 8155 (E)
Gri. (Ende März 1985)

Bw Falkenberg
Lokbestand: 52 5448, 52 5660 (R), 52 5679, 52 8025 (E), 52 8039, 52 8044 (E), 52 8093 [(E), Bw Engelsdorf], 52 8092, 52 8098, 52 8105 (E)[Est Torgau].
Di./Lab. (Anfang April 1985)



Vor einiger Zeit ist die im Rbd-Bezirk Schwerin beheimatete Lok 118 131 aus dem Raw Karl-Marx-Stadt zurückgekehrt. An den Stirnseiten dieser Lok hat sich noch nichts geändert, so daß die Maschine nach wie vor als Außenseiter über die Strecken der Deutschen Reichsbahn rollen wird.
Foto: U. Lindow, Rostock

Bw Saalfeld
Lokbestand: 01 1531 (EM), 41 1025 (E), 41 1055 (E), 41 1125 (R), 41 1130 (E), 41 1150 (kalt R), 41 1180 (in Sa, 3. Kuppelachse kaputt), 41 1182 (Raw), 41 1225 (E), 41 1273 (E), 44 1378 (Hzl), 44 1389 (Hzl), 44 2324 (Hzl), 44 2196 (Hzl).
Umlauf: Plan II, Tag 1 – bei Ausfall von Dg 53 445 für P 4005, Cb ab 13.37 Uhr, Sa an 15.30 Uhr.

Est Magdeburg-Rothensee
Lokbestand: 01 1511 (Hzl, Kesselfrist bis 5. Oktober 1985 verlängert), 41 1144 (Hzl Est Hbf), 44 1231 (Hzl), 44 1623 (Hzl), 50 3626 (Reserve), 50 3649, 50 3681 und 50 3707 (Einsatz).
Umläufe: Zwei Maschinen sind als Dispatcherloks ständig unter Dampf. Sa und So werden die P 17239 und P 17244 (KBS 709) mit Dampf gefahren.

April, April ...

Das im Heft 4/85 auf Seite 18 veröffentlichte Foto der Lok 118 805 zeigt diese Maschine natürlich nicht mit neuen Drehgestellen. Unter der Lok befanden sich zum Zeitpunkt der Aufnahme Hilfsdrehgestelle, die in Vorbereitung eines Drehgestelltauschs eingefahren wurden, und mit denen das Fahrzeug nur in Schrittgeschwindigkeit bewegt werden darf.
Die Redaktion

mosaik

Werklokomotiven

Waren die bisherigen Veröffentlichungen unter dieser Rubrik vor allem den Veteranen auf Werkbahngleisen gewidmet, so sollen auf dieser Seite bis auf eine Ausnahme jene Vertreter vorgestellt werden, die heute hierzulande auf fast allen nicht der DR gehörenden Bahnen angetroffen werden. Daß es sich dabei meist um Lokbauarten handelt, die auch zum Bestand der DR gehören, ist zwar für den Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner mitunter etwas eintönig, für die laufende Unterhaltung der Fahrzeuge allerdings sehr zweckmäßig. Einheitliche Ersatzteilhaltung und unkomplizierte Revisionen (teilweise sogar in den Reichsbahnausbesserungswerken) sind nur zwei der daraus entstehenden Vorteile.

1 Diese Lok mit der standardgerechten Typenbezeichnung V 180 ist nicht etwa ein ehemaliges DR-Fahrzeug! In den 60er Jahren wurden einige Maschinen dieser Bauart an die Chemischen Werke Buna in Schkopau geliefert und bewähren sich noch heute vor schweren Kohlenzügen.
Dieses Foto von der Lok 201 entstand am 31. August 1984 in Buna.

2 Für Werkbahnen der Braunkohlenkombinate (BKK) ist diese Ellok bestimmt. Derartige Maschinen produziert das KLEW in Henningsdorf nicht nur für Betriebe der DDR. Die robuste und solide Lokkonstruktion wird auch im Ausland geschätzt.

3 Wesentlich bekannter und weit verbreitet ist auf Werkbahnen der Loktyp V 60. Diese Werklok versieht Verschiebedienst in der Brikettfabrik Großkayna des BKK Geiseltal (Aufnahme vom 31. August 1984).

1



2



3



4



5



4 Wenn auch schon über 20 Jahre im Dienst, bewährt sich der Loktyp V 15 noch immer auf zahlreichen Werkbahngleisen, wie auch auf denen des Dresdner Tanklagers. Das Firmenzeichen MINOL an der linken Seite des Führerhauses weist auf den Lokeigentümer hin (Aufnahme vom 3. September 1984).

5 Im Bahnhof Liebertwolkwitz (KBS 430) steht diese Kö, die von Orenstein & Koppel mit der Fabrik-Nr. 6641 ausgeliefert wurde (Baujahr unbekannt). Die Lok hat eine Masse von 7,2 t und war zuletzt in einem Betrieb als „Rüma 1" eingesetzt. Am 27. Oktober 1968 erhielt sie die letzte Bremsuntersuchung und dürfte demnach schon lange ausgemustert sein.
Das Foto entstand am 26. Mai 1984.

Fotos: V. Emersleben, Halle (1, 3 und 4); B. Sprang, Berlin (2); V. Wönckhaus, Leipzig (5)

mosaik

Ing. Lothar Schultz

15 Jahre S-Bahn Rostock

Dieses Jubiläum beging die Stadtbahn am 1. Mai. Vor genau 15 Jahren nahm die S-Bahn Rostock auf der Stichbahnstrecke Rostock–Bramow–Lütten Klein Süd ihren Betrieb auf. Inzwischen ist daraus ein unentbehrliches Nahverkehrsmittel im Verkehrssystem der Stadt Rostock geworden.
Rückblickend auf den 40. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus und anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand" zeigt die nachstehende Betrachtung, wie sich der Schnellbahnverkehr in der Bezirksmetropole an der Ostseeküste entwickelt hat.

1 Schnellbahnverkehr im Winter. Ein abfahrbereiter Zug am Bahnsteig 3 des Hauptbahnhofs (Dezember 1981)

2 Zweimal täglich verkehrte zeitweilig eine Rostocker 50er als Vorspann eines S-Bahn-Zuges von Warnemünde zum Hauptbahnhof und zurück (April 1984).

3 Stadtbahnzug vor dem Panorama des Wohngebietes Lütten Klein (Juni 1982).

4 Zwei S-Bahn-Züge im Hp Lütten Klein. Im Vordergrund die Reste des ehemaligen Straßenüberweges (Juni 1982)

5 Warnemünde Pbf, Bahnsteig 3/2, Endstation der S-Bahn-Strecke. Auch dieses Bild mit der BR 118 hat demnächst historischen Charakter (Juni 1984).

1



2



3



4



5



Zur Vorgeschichte

Die Eisenbahnstrecke Rostock–Warnemünde ist als Teilstück der Lloyd-Bahn Neustrelitz–Warnemünde ab 1. Juli 1886 als eingleisige Vollbahn in Betrieb genommen worden. Sie diente anfangs nur dem Anschluß an den Postdampferverkehr nach Dänemark, um die Reisemöglichkeiten zwischen Berlin und Kopenhagen günstiger zu gestalten.

Die Bedeutung der Strecke nahm ständig zu; ab 1895 stieg der Bäderverkehr zur Ostsee deutlich an, und ab 1903 kam mit neuen Anforderungen der internationale Trajektverkehr Warnemünde–Gedser hinzu.

Dieses Verkehrsaufkommen erforderte alsbald einen zweigleisigen Streckenausbau, der 1911/12 vollzogen wurde. In den 20er und 30er Jahren stieg das Verkehrsaufkommen stetig weiter, so daß der Betrieb mit einem verdichteten Fahrplan im Tages-Vorortverkehr ab 1928 weitergeführt werden mußte. Ende der 30er Jahre hatte man deshalb den Stundenverkehr und sonntags (bei Badewetter und somit Hochbetrieb) einen maximal möglichen 20-Minuten-Abstand der Züge unter Einsatz von Sonderzügen aufgenommen.

Nach Kriegsende ergaben sich infolge des Abbaus von Industriebetrieben im Bereich von Bramow und Marienehe geringere Reisebedürfnisse und somit starke Einschränkungen des Zugverkehrs. Das zweite Gleis wurde abgebaut. Der Berufsverkehr belebte sich erst wieder 1951, als der Aufbau der Warnowwerft beschlossen und mit umfangreicher Unterstützung der UdSSR zur größten Werft der jungen DDR ausgebaut wurde. Für den Berufsverkehr zwischen Rostock und Warnemünde kam ein neugebauter Doppelstockzug zum Einsatz.

Die Sowjetunion unterstützte uns ebenfalls beim Aufbau des Fischkombinates Rostock. So entstanden wieder zahlreiche Arbeitsstätten in der Nähe von Bramow und somit neue Anforderungen an den Berufsverkehr.

1958 ist die Haltestelle Schmarl zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut worden, um die Betriebsführung weiter zu verbessern. Das war nach Bramow die zweite Kreuzungsmöglichkeit zwischen beiden Endpunkten der Strecke.

Die heute so geläufigen Namen der Haltepunkte entstanden mit der städtebaulichen Entwicklung.

Nach dem Hauptbahnhof kam in der Gründerzeit der Eisenbahn nur der unscheinbare Bahnhof Rostock-Bramow, eigentlich eine Haltestelle mit Güterladegleis, als Zwischenstation nach Warnemünde hinzu.



Personenverkehr auf dem Bahnhof Warnemünde, dargestellt auf einer Ansichtskarte aus dem Jahre 1898.

Mit der Beseitigung des schienengleichen Übergangs „Fahnenstraße" und dem Bau der Straßenunterführung „Parkstraße" (heute: Klement-Gottwald-Straße) wurde 1922 der gleichnamige Haltepunkt eröffnet. Als nächste neue Haltepunkte kamen 1951 Warnemünde Werft und Marienehe hinzu, letzterer insbesondere deshalb, weil die Straßenbahnlinie 12 noch nicht wieder bis Marienehe fuhr. Zur besseren Abwicklung des Berufsverkehrs zur Neptunwerft wurden die Bahnsteige des Hp Klement-Gottwald-Straße um etwa 400 m in Richtung Leninallee verlängert. Mit der Neufestlegung des Halte-
6
platzes der Züge erreichte man eine bessere Erschließung für Fußgänger zu den Einrichtungen der Universitätskliniken und der Neptunwerft.

Für den Reiseverkehr standen von Anfang an Abteilwagen zur Verfügung, die kurze Fahrgastwechselzeiten an den Haltepunkten ermöglichten. Im Berufsverkehr der 50er Jahre wurden die Züge mit erhöhtem Platzangebot gefahren; sie bestanden aus 12 Abteilwagen und einem Gepäckwagen.

Für die Zugförderung bis etwa 1900 waren zweiachsige, danach bis etwa 1908 dreiachsige Tenderloks der Gattung T 3 eingesetzt. Zur weiteren Geschwindigkeitserhöhung kamen dann Schlepptenderlokomotiven der Gattungen P 3 und P 4 zum Einsatz, bis sie 1932 durch die BR $75^{10\text{-}11}$ (ex bad. VIc) abgelöst wurden. Da diese Lokomotiven 1945 zu anderen Bahnbetriebswerken abgezogen werden mußten, wurden für den Zugförderungsdienst die verfügbaren Lokomotiven aller benachbarter Bahnbetriebswerke Stralsund, Güstrow, Wismar neben den Rostocker Lokomotiven genutzt. So waren die Baureihen 38, 64, 91, ab 1952 die 41 und nach 1963 auch die BR 23 zu sehen. Nach und nach übernahmen dann ab 1965 die Lokomotiven 62 007, 62 010, 62 012, 62 014 und 62 015 den Schnellverkehr. Diese Maschinen hatten bis 1967, als zum Sommerfahrplanabschnitt die ersten Loks der früheren Baureihe V 100 zur Verfügung standen, die dominierende Rolle im Vorortpersonenverkehr inne.

Ab 1972 waren die ersten Großdieselloks der BR 118 vor den Berufsverkehrszügen mit zwei DBv-Einheiten eingesetzt.

Zu erwähnen ist, daß die Trasse 1936 zwischen Bramow und Warnemünde in Höhe von Schmarl um etwa 250 m westlich verschwenkt wurde, um eine ausreichende Länge für die Rollbahn der früheren „Heinkel-Flugzeugwerke" in Marienehe zu schaffen. An der neuen Trasse entstand der Bahnhof Schmarl, ein aus Klinkersteinen erbautes Dienstgebäude (heute als Baustelleneinrichtung genutzt).

Von 1963 bis 1965 wurde die Strecke Hauptbahnhof–Bramow wieder zweigleisig ausgebaut und der Bahnhof Schmarl zu einem leistungsfähigen Kreuzungsbahnhof erweitert. Somit bestanden die Voraussetzungen für die Aufnahme des innerstädtischen Schnellverkehrs (Wendezüge mit Loks der BR 62) zwischen Warnemünde und Rostock, dessen Züge regelmäßig in Schmarl kreuzten.

Der Ausbau zur S-Bahn

Mit den Beschlüssen des VI. und VII. Parteitages der SED zum wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungsprogramm war der forcierte Wohnungsbau, der Ausbau der Bezirksstädte zu wirtschaftspolitischen Zentren und der Ausbau des Verkehrswesens gemäß der erarbeiteten Generalverkehrspläne festgelegt worden.

Für Rostock hieß dies: Aufbau von neuen Wohngebieten zwischen Reutershagen und Warnemünde mit leistungsfähiger Verkehrserschließung zu den Arbeitsstätten. So entstanden nacheinander die Wohngebiete Lütten Klein (ab 1966), Evershagen (ab 1970), Lichtenhagen (ab 1974), Schmarl (ab 1977) und Groß Klein (ab 1980), in denen heute fast die Hälfte aller Rostocker Einwohner leben. Verkehrstechnische Untersuchungen ergaben, daß die mögliche Leistungsfähigkeit einer Straßenbahnverbindung bei weitem überfordert wäre und nur der Ausbau der Vorortstrecke Rostock–Warnemünde zur S-Bahn Rostock entsprechende Leistungsanforderungen erfüllen kann.

Das Ausbauprogramm wurde in vier komplexe Bauabschnite (BA) gegliedert, die stufenweise das erforderliche Verkehrsangebot ermöglichen sollten. Die ersten beiden BA waren bis 1976 realisiert; Einzelmaßnahmen des dritten BA (wie Trafostationen, Bahnsteig 11/12 des Hbf, Abstellanlage im Raum Dalwitzhof) folgten bis 1980, während einige andere größere Vorhaben sowie der vierte BA, der den Neubau der Trasse zum Überseehafen vorsieht, noch zu perspektivischen Vorhaben zählen.

Beim Ausbau der S-Bahnstrecke war von einer leistungsfähigen zweigleisigen Strecke mit Erschließungsfunktion für alle konzipierten Wohngebiete auszugehen. Noch gab es zwischen Rostock Bramow und Warnemünde nur den eingleisigen Abschnitt mit Kreuzungsmöglichkeit in Schmarl.

Eine neue Eisenbahntrasse zwischen Warnemünde und Marienehe wurde in paralleler Lage zur Hauptverkehrsstraße F 103 vorgesehen, um Baufreiheit für die Wohngebiete Schmarl und Groß Klein zu bekommen. Damit ist die Trasse im Bereich des Dorfs Lütten Klein um 380 m in westlicher Richtung erneut verschwenkt worden. Der erste BA sah vor, eine eingleisige Stichbahn von Bramow nach Lütten Klein Süd zu errichten, die am 1. Mai 1970 in Betrieb genommen wurde. Von Bramow über Marienehe bis zum heutigen Hp Evershagen nutzte man den Unterbau des ehemaligen zweiten Gleises bis zum 1,8 km entfernt liegenden Hp Lütten Klein Süd. Dieser Neubau war infolge des unwegsamen Geländes besonders schwierig.

Neben den Zügen Rostock–Warnemünde fuhren dann zusätzliche Züge Rostock–Lütten Klein Süd (eine DBv-Einheit mit Lok BR 110). Als weiterer Haltepunkt kam 1972 Evershagen hinzu.

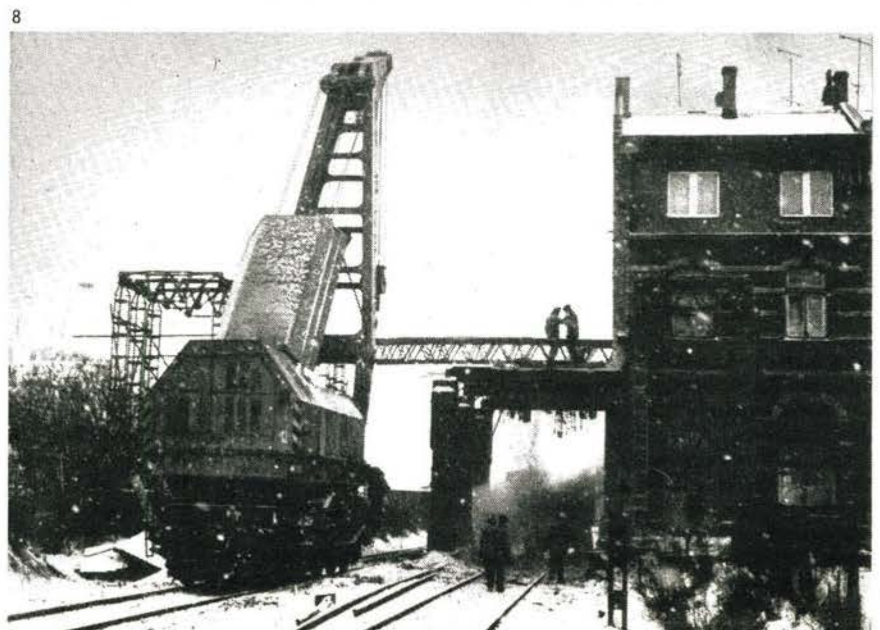
Weitaus umfangreicher war der zweite BA. Dazu gehörten die Neutrassierung von Lütten Klein nach Warnemünde durch versumpftes Gebiet und der zweigleisige Streckenbau vom jetzigen Hp Evershagen bis Warnemünde Güterbahnhof, einschließlich der Neugestaltung des südlichen Bahnhofskopfs und Neubau des Stellwerks W1.

Am 25. Mai 1974 wurde die S-Bahn zum Jugendobjekt der Rostocker Eisenbahner erklärt.

7



8



In den letzten Septembertagen des Jahres 1974 widmete man sich mit Hochdruck Restarbeiten, um die vorgesehene Inbetriebnahme zum zweiten Fahrplanwechsel zu sichern. Zu diesem Zeitpunkt ist auch der Hp Lichtenhagen eröffnet worden. Der Hp Lütten Klein

7 und 8 Vorortverkehr 1967. Ein Personenzug aus Richtung Rostock durchfährt den „Tunnel" des alten Empfangsgebäudes von Warnemünde zur Einfahrt in den Personenbahnhof. Abb. 8 zeigt den Abbau des „Tunnels", fotografiert am 16. Februar 1985.

9 Am 6. Oktober 1983 ist mit Durchschneiden des weißen Bandes als letzter Haltepunkt „Holbeinplatz" seiner Bestimmung übergeben worden. Dort bestehen günstige Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahnlinie (12. Oktober 1983).

Fotos: Verfasser (7, 9); J. Bertholdt, Rostock (8); Repro: Eschenburg, Warnemünde (6)

reits 31 (26 im täglichen Einsatz technologisch gebunden). Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens (in den Nachtstunden von 0.00 Uhr bis 4.00 Uhr) werden seit 1983 für vier S-Bahnzugpaare Kraftomnibusse eingesetzt.
Mit dem Entstehen der „Stadtbahn Rostock" bestand seit 1970 der Einheitstarif von 0,50 M pro Person (Kind 50% Ermäßigung).
Der Berufsverkehr zum Überseehafen wurde 1962 und zum im Aufbau befindlichen Düngemittelwerk in Poppendorf (bei Rostock) ab 1982 mit mehreren Zugdurchläufen übernommen. Mit dem Aufbau der im Nordosten geplanten Wohngebiete – hier werden 1990 voraussichtlich 55 000 Menschen wohnen – und deren verkehrliche Erschließung werden ab 1986 erste Vorarbeiten für einen späteren S-Bahn-Betrieb Rostock

rund 25 000 Personen fahren auf Betriebsausweis, d. h. auf Verrechnung zwischen Betrieben und der DR.
Über die Verkaufsstellen des VEB Städtischer Nahverkehr „Ostseetrans" werden rund 25% der Einzelfahrkarten verkauft; weitere 20% verkauft das Zugpersonal.
Im Dienstort Rostock wurde 1976 das Qualitätskontrollverfahren im Reiseverkehr und speziell für den S-Bahn-Verkehr entwickelt. Praxisbezogene Erfahrungswerte gingen in die laufende Aktualisierung und Verbreitung dieses Verfahrens im Republikmaßstab ein.
Seit 1982 ändert sich auch das äußere Bild der S-Bahn-Züge. Die typische grüne Farbe weicht im Rahmen der Hauptuntersuchungen im Raw Wittenberge der meerblau/birkengrauen Farbgebung. Bis zum Jahreswechsel

9



Süd wurde in Hp Lütten Klein umgenannt. Der von nun an eingeführte 10-min-Zugabstand bedeutete einen qualitativen Fortschritt. Die Züge bestanden einheitlich aus zwei DBv-Einheiten und einer BR 118. Der 1970 aufgenommene Wendezugbetrieb wurde konsequent eingeführt und die Lokomotiven einheitlich an der Zugspitze Richtung Warnemünde gekoppelt. Es verkehrten von nun an täglich 90 Zugpaare mit insgesamt 135 000 Sitzplätzen. 1978 reichte in den Spitzenverkehrszeiten auch dieses Verkehrsangebot nicht mehr aus. Deshalb verstärkte man die drei Schwerpunktzüge im Frühberufsverkehr um eine DBv-Einheit auf 1800 Plätze. Heute verkehren morgens fünf und nachmittags vier Züge mit drei DBv-Einheiten. Waren 1976 19 DBv-Einheiten für den S-Bahnverkehr in Rostock stationiert, so sind es heute be-

Hbf – Rostock Seehafen Nord in Angriff genommen. Zwischen Hauptbahnhof und Poppendorf besteht nur Werkberufsverkehr, also kein öffentlicher Verkehr.
In Ergänzung zu den bisherigen Haltepunkten ist als letzter der Hp Holbeinplatz am 6. Oktober 1983, dem Vorabend des 34. Jahrestages der DDR, übergeben worden. Mit direktem Übergang zur Straßenbahn und günstiger Lage u. a. zur Neptunwerft ist eine hohe Frequentierung gegeben; ein langgehegter Wunsch der Einwohner ging in Erfüllung.
65% der Beförderungsaufgaben in der Stadt Rostock übernimmt derzeit die S-Bahn. Fuhren 1979 an Spitzenverkehrstagen 45 000 Reisende mit der S-Bahn, waren es 1984 rund 50 000 Fahrgäste. Im Tagesdurchschnitt wurden 1983 rund 21 000 Einzelfahrkarten verkauft,

1984/85 war die Mehrzahl der Wageneinheiten neu lackiert.

Ausblick

Gegenwärtig sind die Elektrifizierungsarbeiten in vollem Gange. Die Zielstellung lautet, zum 30. September 1985 den elektrischen Betrieb auf der S-Bahnstrecke, einschließlich der Strecke Hbf – Rostock Seehafen Nord, aufzunehmen.
Auf der Hafenstrecke wird noch dieses Jahr der neue Haltepunkt „Dierkow" für das im Entstehen begriffene Neubauwohngebiet eröffnet. Für eine später mögliche Zugverdichtung ist am Endpunkt der Strecke der zweite Bahnsteig bereits fertiggestellt.
Die Doppelstockwagenzüge bestimmen auch weiterhin das Bild der S-Bahn, jedoch wird die rote Farbgebung der Triebfahrzeuge bestehen bleiben.

Jochen Kretschmann, Berlin

Nie wieder Krieg!

Es war an einem Februarmorgen in Seelow im Oderbruch. Angenehm das Gefühl, nach fast 15 Stunden Nachtdienst bei klirrender Kälte dem Ablöser eine intakte Lok zu übergeben. In den Haaren kleben noch irgendwo Briketteilchen, die Hände sind feldgrau, ebenso das Gesicht, der Linksaußen reicht die Taschen herunter, verläßt dann selbst die Maschine – Feierabend!
Irgendwann wird jetzt ein Personenzug kommen, man freut sich auf die Bretterbänke im Dienstabteil. Ausstrecken, nichts als ausstrecken ... Vielleicht hört man noch ein paar Minuten das Poltern der Schienenstöße unter dem alten, dreiachsigen Preußen, das Knarren im Holz des Wagenkastens, spürt die wohlige Wärme der Dampfheizung – und dann ist man auch schon „weg". Der Schaffner weiß, wo er uns rausschmeißen muß.
Unsere 52 1154, der Heizer und ich, hatten uns die Nacht über mächtig strecken müssen. Rbd-Reserve, das heißt freizügig verwendbar für den Lokdienst der Zugleitung. Von Pankow nach Angermünde, von Angermünde nach Eberswalde war es gegangen, dort Kohlen laden, ausschlacken, die Rauchkammer „machen", und dann sollte es nach Frankfurt (Oder) gehen. „In Seelow werdet ihr abgelöst", hatte uns der Lokleiter von Eberswalde versprochen; und obwohl Eberswalde bereits zur Rbd Greifswald gehörte, stimmte seine Auskunft. Die Nacht war wie gesagt bitter kalt, 20 Grad unter Null. An den Eisenbeschlägen des Führerstands glitzerte der Rauhreif. Beide Strahlpumpen auf „Durchtrommeln" – sonst wären sie im Nu eingefroren gewesen. Ein eisiger Wind pfiff von der Oder herüber, schneidend und scharf. 1500 t Last. Die Steigung von Werbig nach Seelow machte uns bereits zu schaffen.
Wir hielten uns an die alte Dampflokführerweisheit: Wenn man schon da steht, wo ein Wasserkran ist, soll man ihn auch aufdrehen.
Ein paar Worte mit dem Ablöser, Hinweise, was er machen müßte – wenn er Zeit dazu habe, eine Zigarettenrunde ... Na dann ... macht's gut!
Bekanntlich gibt es bei der Eisenbahn nicht wenige Reisende, die sich eine Dampflokomotive ansehen. In ihren Blicken ist oft eine Mischung zwischen Neugier und Respekt, vielleicht auch etwas Furcht dabei. An diesem frostklaren Morgen war es ein einzelner Reisender, der sich unsere 1154 anschaute. Nichts von Neugier und Respekt in seinem Blick, Sachkenntnis wohl. Wo der hinsah, sieht nur einer hin, der Ahnung davon hat, einer von uns.
Seine Jugendjahre waren lange vorüber. Grauweiß sein Schnurrbart, buschige Brauen. Auf dem hochgeschlagenen Kragen seiner Felljoppe und der Pelzmütze glänzte der Reif.
Als wir an ihm vorüber wollten, sagte er: „Der Schlittenbalken schmiert!" Der Aussprache nach zweifellos ein Russe, man merkte es am „L" und am „I". Recht hatte er, auf der rechten Gleitbahn war das schmierige Braun zu sehen, dieses Gemisch von Öl und Rotgußspänen. Man müßte die Dochte im Schlepplager schwächen, oder noch besser, neue machen ...
„Rußki?" fragte ich. Über ein breites, von unzähligen Fältchen durchzogenes und von Wind und Wetter gegerbtes Gesicht ging ein Lächeln.
Ob ich Russisch spreche, wollte er wissen. „Natürlich!" Das wäre gut, meinte er, er würde nämlich nur schlecht deutsch sprechen.
„Eisenbahner?", fragte ich.
Der Mann nickte.
„Lokomotivführer, Maschinist?"
„Ja! Auf der Bjelorussischen Linie!"
„Die Maschine ist gut", meinte er, „bin sie schon gefahren – damals im Jahre 1942 ..."
In der kleinen Bahnhofsgaststätte waren wir dann die einzigen Gäste. Der Wirt meinte, wir wären bestimmt durchgefroren und heißer Tee mit ..., aber der „Linksaußen" bestellte für jeden 100 Gramm Wodka.
Unser Gast hatte die Fingerspitzen auf die Tischkante gelegt. Breite Hände waren es, rauh hart und rissig, Hände, die zupacken können.
Zögernd sagte er:

1



1 Dieses Foto entstand im Jahre 1943. Weit über 6 000 Lokomotiven dieser BR wurden während des verbrecherischen Hitlerkriegs gebaut und in Dienst gestellt.

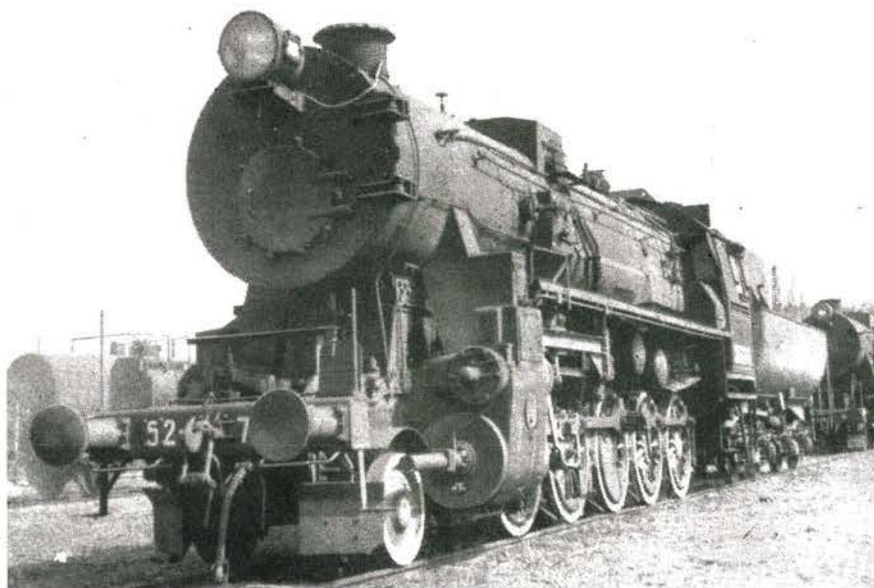
2 Eine größere Anzahl von Loks der BR 52 verblieben nach dem zweiten Weltkrieg auf dem Gebiet der UdSSR und dienten von nun an friedlichen Zwecken, worüber „me" im Heft 2/85 berichtete. Diese Aufnahme von der 52-7771 entstand Anfang der 50er Jahre in einem sowjetischen Bw.

Fotos: ZBDR (1); Archiv (2)

„Bei uns in Rußland heißt es: Einhundert Kilometer sind keine Entfernung, einhundert Worte kein Gespräch – aber einhundert Gramm etwas für die Gesundheit!"
In keinem Land der Welt gibt es wohl diese, so typische Bewegung, sich nach dem Trinken mit dem Handrücken über die Lippen zu fahren. Was er hier mache, wollte ich wissen. – „Delegation!"
Das war etwas Alltägliches. Viele Delegationen aus allen Teilen der Sowjetunion kommen zu den Seelower Höhen, der letzten Bastion des deutschen Faschismus vor Berlin. Tausende Rotarmisten haben hier in der letzten großen

Schlacht des zweiten Weltkrieges für den Sieg ihr Leben gegeben, tausende deutsche Soldaten mußten sterben, um das Leben der Verbrecher im Führerbunker der Reichskanzlei nur wenige Tage zu verlängern.
Ob er auch Soldat gewesen sei?
Er schüttelte den Kopf. Dazu wäre es nicht gekommen. Bereits nach zwei Tagen wären die Deutschen da gewesen, mit vielen Panzern und Flugzeugen. Die Front ging so schnell weiter, daß man es kaum mitbekam.
„Als Eisenbahner mußte ich nun für eure Leute arbeiten und auf einer sol-

2



chen Maschine ging es einmal um Leben und Tod – nicht nur für mich." Zögernd erst, doch dann immer lebhafter, erzählte er uns seine Geschichte, so, als sei hier der richtige Ort, darüber zu sprechen. „Obwohl ich Lokomotivführer war, mußte ich bei einem Deutschen mit Vornamen Hans als Heizer fahren. Mir hat es nichts ausgemacht, war ja noch nicht so alt, und der Hans war ein guter Kerl. Du weißt ja, es gab die ‚blauen' und die ‚grauen' Eisenbahner.[1] Der Hans konnte fahren, gut mit der Steuerung umgehen, und er beherrschte die Bremse. Wer so fährt, schont den Heizer, mehr konnte ich nicht verlangen.
Zwar mußte auch er im Dienst das Koppel mit der Pistole tragen, aber meistens steckte er die Tasche mit der Waffe in das Fach für unsere Taschen.
Schwierigkeiten hatte ich mit seinem Namen. Du weißt ja, wir Russen können kein ‚H' aussprechen, sagen dafür ein ‚CHA' oder ein ‚G'. Weil nun Hans die Abkürzung von Johann ist – und Johann auf russisch Iwan heißt, fragte ich ihn, ob ich ihn nicht ‚Wanja' nennen dürfe. Er hatte nichts dagegen.
Im November 1942 bekamen wir die 52er. Sie war nagelneu und roch noch nach Farbe. Das Werkzeug, großzügig bemessen, war fürsorglich in Fettpapier eingewickelt. Gegenüber der 55er, die wir sonst fuhren, war der Dienst auf ihr angenehmer. Der Führerstand war warm, die Maschine hatte eine gute Leistung und ‚fraß' so ziemlich alles, was auf den Rost kam. ‚Wanja' und ich wurden schnell heimisch auf ihr. Gemeinsam zottelten wir mit ihr unsere Züge von West nach Ost und zurück. Kriegsgüter nach Osten und Beutegut der Faschisten nach Westen – man durfte nicht daran denken.
Im Februar 1943 fuhren wir einen Zug in Richtung Wjasma. Es schneite. Im 30-km/h-Tempo rollten wir durch meine weite Heimat. Wanja sah argwöhnisch nach oben. Ich wußte, woran er dachte. Nicht das erste Mal waren die ‚Iljuschins' hinter der Front aufgetaucht, hatten die Fahrt so mancher Züge auf Ihre Art schnell beendet. Wenn sie uns erwischten! ... Vor uns, am Horizont, hörten wir Kanonendonner. An der Front ging es offensichtlich heiß her.
Unsere Geschwindigkeit betrug 30 km/h. Auf dem nächsten Bahnhof Halt! Schwarzgrauer Qualm nahm uns die Sicht. Nach längerem Halt ging die Fahrt weiter, eine Fahrt durch russischen Wald mit seinen zahllosen Birken. Weiter vorn eine Lichtung: Und da waren sie dann schon, die Unseren. Wir waren mitten hinein ins Frontgebiet gefahren. Links vor uns unsere T 34. Offensichtlich hatten sie die deutschen Stellungen überrollt. Kaum, daß wir ausgemacht waren, jaulten auch schon die ersten Granaten heran. Abspringen und den Unsrigen entgegen? Ein Gedankenblitz und schon verworfen. Die Chancen waren gleich Null, und bei den Faschisten im besetzten Hinterland war meine Frau. Nicht auszudenken, wie es ihr ergangen wäre. Die Einschläge unserer Panzergranaten lagen immer dichter. Zu den Panzern gesellten sich unsere Flugzeuge, unsere „Iljuschins" und die „Pjetljakows". Den Zug zurück in den Wald, fuhr es mir durch den Kopf, das ist unsere einzige Chance. Der Gedanke war noch nicht zu Ende gedacht, da knallte und krachte es, auf dem Führerstand zerbarsten Gläser und Windschutzscheiben. Und plötzlich Feuer. Wanjas Kleidung hatte Feuer gefangen, die meine auch. Noch heute höre ich ihn schreien: „Sergej, hilf mir ... hilf mir doch ..."
Es gelang mir, unsere brennenden Kleider zu löschen und buchstäblich in letzter Minute erreichten wir das schützende Dickicht des Waldes. Wie durch ein Wunder blieben wir am Leben, ein deutscher und ein russischer Lokführer auf einer deutschen Maschine vor einem deutschen Güterzug, inmitten meiner russischen Heimat.
„Rauchen wir noch eine", meinte unser neuer Freund.
„Dein Wanja war doch aber Deutscher", fragte ich vorsichtig. Die graubraunen Augen sahen mich an. Gütig und vorwurfsvoll zugleich. „Läßt man einen Menschen verbrennen wie ein Stück Holz? Noch dazu einen, der gut und anständig war?"
Ich schwieg beschämt.
Was er denn bei der Delegation mache, wollte ich noch wissen, bei den Veteranen und aktiven Kriegsteilnehmern ...
„Ich habe Shenja gesucht!"
„Shenja?"
„Shenja war unser einziger Sohn. Hier bei den Seelower Höhen soll er gefallen sein. Ich wollte seinen Namen finden, den des Soldaten Shenja Rabinin ... Ich habe ihn nicht gefunden!"
1 800 Kilometer war dieser sowjetische Lokführer gefahren, um den Namen seines gefallenen Sohnes an einer kleinen Tafel zu lesen. Umsonst! Oder vielleicht doch nicht? Ich hoffe sehr, daß er uns nicht vergessen hat, dieser sowjetische Lokführer, dieser Mensch, der sich, älter als wir, beim Abschied leicht verbeugte und sagte: „Ich danke für die Gastfreundschaft".

[1] Die „Grauen" waren als Feldeisenbahner direkte Militärangehörige in entsprechender Uniform. Sie unterstanden dem Oberbefehl des Chefs der jeweiligen Heeresgruppe und fuhren direkt ins Frontgebiet. Die blauen Eisenbahner waren nur im Hinterland eingesetzt.

Vaters gut gemeinte Entscheidung



40 Jahre Frieden! Immer wieder gehen die Gedanken zurück. Im Jahre 1938 geboren, wohnte ich mit meinen Eltern in einem Dienstgebäude des Bahnhofs Zwickau. Mein Vater war zu jener Zeit Vorsteher einer sogenannten Stellwerksbahnmeisterei, und wir mußten des öfteren in den Luftschutzkeller. Über das Diensttelefon wurde durch ein besonderes Rufzeichen der verhaßte Fliegeralarm angekündigt. Mit in den Keller gingen einige Wertsachen, dazu zählte die in einem Koffer verpackten Modellbahnfahrzeuge. Es waren kleine Kostbarkeiten. Doch dann kam mein Vater auf den Gedanken, die Dinge an jene Verwandtschaft und Freunde zu verteilen, die nicht in einem so bombengefährdeten Bereich wie einem großen Bahnhof wohnten. Später gab es einen großen Bombenangriff auf die Stadt Zwickau. Stellwerke wurden dem Erdboden gleichgemacht und Brücken schwer beschädigt. Noch heute kann man die Spuren des Kriegs am Zwickauer Bahnhof erkennen, etwa die Wirkung der Bombensplitter an der Rückseite des Bahnhofs als Spuren in den hart gebrannten Ziegeln.
Wir überlebten jeden Angriff im tiefen Keller, aber dort, wo Vater die Modellbahndinge hingab, ging alles in Schutt in Asche. Fast nichts blieb von den damaligen Märklin-Modellen übrig. Nur wenige Wagen und eine Lok wurden später aus den Trümmern geborgen. Die Anfänge des Modelleisenbahnbaus waren nach dem Krieg mehr als bescheiden. Einige Firmen gaben sich große Mühe, diesem Hobby in unserem Land wieder gerecht zu werden. Dazu baute mein Vater vieles selbst, machte aus jeder „toten Lok" wieder eine „lebendige". Mit Schulkameraden spielte ich dann bescheiden und doch überglücklich auf der Anlage jener Zeit, eine Mischung von Märklin- ud Nachkriegsfahrzeugen. Keine Kupplung paßte so recht an die andere, jeder Wagen benahm sich anders auf den Weichen oder bei Bergauf- und -abfahrten. Doch mit viel Hingabe trennten sich die Züge nicht mehr, wurde die Zahl der Zuggefährdungen und Unfälle energisch gesenkt. In vielen Klassenkameraden wurde durch dieses Spiel die Liebe zur Eisenbahn und das Interesse für den späteren Beruf geweckt.
Bleibt zu sagen, daß ich sehr froh bin, nun schon 40 Jahre im Frieden zu leben! Mit Dankbarkeit denken wir an jene, die uns befreiten, die so viele Opfer brachten, ja ihr Leben gaben. Meine Liebe gilt seit 1952 beruflich der großen Eisenbahn, aber auch meine jetzige TT-Bahn hat ihren Ehrenplatz. Niemals möchte ich sie in einen Luftschutzkeller tragen müssen!
H. Richter, Schwarzenberg

Frieden und Hobby

40 Jahre Frieden – 40 Jahre in der Gewißheit leben, daß alles getan wird, um in Ruhe zu arbeiten und einem schönen Hobby nachzugehen. Als erblindeter Bürger sind das Gedanken, die mich in diesen Tagen ständig beschäftigen. Heute wird mir in unserem Staat jegliche Hilfe zuteil, und nur deshalb hatte ich die Möglichkeit, Modelleisenbahner zu werden.
Früher war es für mich nicht vorstellbar, daß sich heute unter uns erblindeten Menschen einige mit der Modelleisenbahn beschäftigen. Doch jetzt bin ich selbst ein aktiver Modelleisenbahner. Wie kam ich nun als Blinder zu diesem schönen Hobby?
Schon immer hatte mich die Eisenbahn fasziniert. So war die Freude groß, als ich vor einigen Jahren eine PIKO-Lok der BR 50 geschenkt bekam. Das Ertasten dieser Lok war ein neues Gefühl, ein neues Entdecken. Dieses unvergeßliche Erlebnis hinterließ einen nachhaltigen Eindruck. Der Wunsch nach einer eigenen Modellbahnanlage wuchs. Und eines Tages war es dann soweit: Mit Hilfe eines Kollegen baute ich eine Heimanlage auf. Da ich schon immer meine Hände zu benutzen wußte, war sehr bald bei der Verlegung des Gleismaterials keine Hilfe mehr nötig. Die Nenngröße H0 ist sehr gut geeignet, um alles mit dem Tastsinn wahrnehmen zu können. Meine ebenfalls erblindete Frau schlug vor, unsere Ehebetten hintereinander aufzustellen, so daß es nun möglich wurde, über den Betten in der Höhe von 1,10 m eine Platte (4,70 m × 1,0 m) zu befestigen. Mit einem abtastbaren Gliedermaßstab bereitete das Ausmessen wenig Mühe. Alle notwendigen Teile ließ ich nach eigenen Angaben anfertigen. Die Anlage ist mit Schotter- und Rasenmatten angelegt. Vorhanden sind zwei Stromkreise. Innerhalb des Ovals befinden sich Ausweich- und Abstellgleise. Von den 45 zum Einbau gelangten Weichen können sechs elektrisch geschaltet werden. Stolz bin ich auf meine 25 Lokomotiven und 80 Wagen. Bis zu vier Züge verkehren zur gleichen Zeit. Mehr kann ich mit dem Gehör nicht kontrollieren. Dabei sind abschaltbare Gleisstrecken nützlich. Durch Aufstellen von Tunneln, Bahnhofsgebäuden, Stellwerken, Bekohlungsanlagen und Dieseltankstellen versuche ich auch das Drumherum zu gestalten.
Seit März 1984 bin ich Mitglied der AG 3/78 Aue des DMV der DDR. Durch diesen Kontakt erhielt ich nützliche Hinweise und kollegiale Hilfe, z. B. bei Lötarbeiten und Reparaturen, die ich nicht ausführen kann, oder beim Reinigen des rollenden Materials.
Im Laufe der Jahre habe ich viele Geräusche, darunter alter Dampfloks auf Tonbändern festgehalten. Das wurde mir zur besonderen Hörfreude.
Mein Hobby beweist, daß man als erblindeter Mensch mehr leisten kann, als oft vermutet wird. Durch die Fürsorge unseres Staates und sinnvolles Nutzen der gebliebenen Fähigkeiten stellen sich Erfolg, Anerkennung und Freude ein.
Helmut Weigel, Aue



Modellbahnfreund Helmut Weigel, Mitglied der AG 3/78, an seiner H0-Heimanlage. Foto: Storkau

Begegnung mit Karel

Lärm, der von den Bahnsteigen kam, weckte mich. Es war 5.00 Uhr früh. Wir wohnten damals im ersten Stock des Empfangsgebäudes der PKP-Station Stare Siolo. Mein Vater war schon einige Jahre Stationsvorsteher dieses mittelgroßen Bahnhofs auf der Hauptstrecke Kraków – Lwow – Bukarest.
Ich eilte zum Fenster. Ein aus Abteilwagen bestehender Personenzug stand auf dem Abstellgleis. Männer und Frauen standen vor dem Zug und sprachen mit den Leuten aus dem Dorf. Fremde Uniformen und Wagen, die ich noch nie gesehen hatte – obwohl meine Wiege auf einem Bahnhof stand. Das mußte ich mir näher ansehen!
Vor dem Büro des Diensthabenden stand mein Vater mit einigen fremden Eisenbahnern. Ich lauschte. Es waren Beamte der ČSD.
Wie kommt ein tschechoslowakischer Zug nach Polen? Ich entnahm aus dem Gespräch, daß sie auf die Genehmigung zur Weiterfahrt über die sowjetische Grenze warten. Flüchtlinge? Ja richtig! Gestern brachte der polnische Rundfunk, daß die deutschen Faschisten in die Tschechoslowakei einmarschiert sind. Als 16jähriger, was hat mich das interessiert?
Meine Mutter kam auf den Peron mit einer großen Kanne Kaffee. Sie sah mich und sagte: „Komm, mach dich nützlich! Bringe der Lokbesatzung den Kaffee. Aber zerschlage mir nicht die Kanne!"
Die Lokomotive erschien mir auch ungewohnt. Ich stand vor dem Aufstieg und wußte nicht, wie ich die Männer ansprechen sollte.
Polnisch oder vielleicht deutsch? Wir sprachen ab und zu deutsch zu Hause, weil mein Vater aus Österreich war.
Ein großer blonder Mann stieg von der Lok herunter. Ich hob ihm die Kanne entgegen.
„To nam?" „Ist das für uns?" fragte er. Ich nickte. „Sind Sie der Lokomotivführer?", fragte ich. Ich erfuhr von ihm, daß die Flüchtlinge ihre Heimat verlassen müssen, weil die Faschisten die Kommunisten in Gefängnisse werfen. Faschisten – Gestapo – Kommunisten – was verstand ich davon?
Der Lokführer erzählte mir, daß seine Frau eine Deutsche ist. Er mußte sie im Krankenhaus in Olomouc zurücklassen – sie erwartete ein Baby.
Mein Vater kam mit einigen Tschechen: „Der Zug kann weiterfahren. Die Grenze ist offen." Eine Viertelstunde später war es wieder still auf dem Bahnsteig. Die Bauern kehrten mit ihren leeren Milchkannen und Körben in die Hütten zurück.
1942: Der Krieg tobte! Mich hatte es auf das Territorium der Tschechoslowakei verschlagen. Dort war ich im Eisenerzbergbau tätig und wohnte bei einer österreichischen Familie, einem alten Ehepaar und zwei kleine Mädchen – Enkelinnen. Von der Kleinen sei die Mutter verstorben, der Vater wurde nicht erwähnt. Die Mutter der Großen war geschieden und arbeitete im Reich beim Roten Kreuz.
Eines Tages kam ich von der Schicht gegen 24.00 Uhr nach Hause. Am Tisch saßen die alten Leutchen mit einem großen blonden Mann. Er hielt das kleine schlafende Mädchen in den Armen. Mein Wirt stellte mich vor, dann sagte er: „Und das ist unser Schwiegersohn Karel, der Mann von..." Er unterbrach, denn er sah, daß wir uns so merkwürdig anschauten.
„Dich kenne ich", sagte der Fremde. Der Lokomotivführer, dachte ich. Wir drückten uns die Hände.
Lange sprachen wir miteinander. Karel wollte seine Tochter sehen. Seine Partisanengruppe operierte in der Nähe. Die Liebe zu dem Kind überwand die Angst, die drohende Gefahr.
Wie reif haben mich diese paar Jahre gemacht! In dieser Nacht erkannte ich, daß ich zu Karel und seinen Gesinnungsgenossen gehöre. Viele Aktionen haben wir gemeinsam durchgeführt. Meine pyrotechnischen Kenntnisse konnte ich für eine gute Sache, für einen Kampf um die Freiheit anwenden.
Wir überlebten den Krieg. Karel widmete sich später der politischen Arbeit bei den ČSD. Seine Tochter Vera wurde Eisenbahnsekretärin in Olomouc. Ich blieb beim Bergbau.
In den 40 Jahren danach baute ich dann viele Kilometer Eisenbahnen, allerdings unter Tage!
Rudolf Kolipek, Merkers

Von 900 Tagen fuhr sie 800

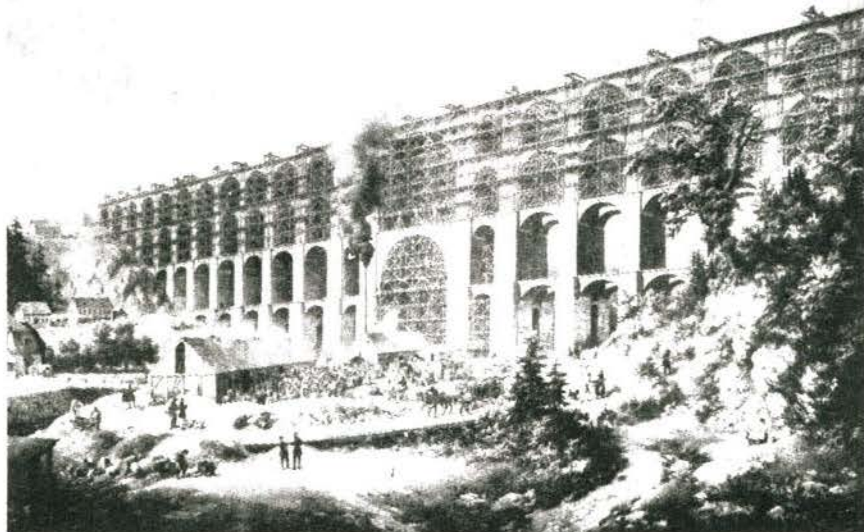
Mit Beginn des Kriegs war auch die Leningrader Straßenbahn den Belangen der Front unterstellt. Die Straßenbahner halfen mit, die Verteidigungslinien um die Stadt zu errichten. Im September 1941 wurde der Blockadering um Leningrad geschlossen. Das gesamte Stadtgebiet war pausenlosen Artillerieüberfällen und Bombenangriffen aus der Luft ausgesetzt. Im November 1941 hatten die Faschisten an 12 Tagen 40 Streckenabschnitte der Straßenbahn beschädigt. Während der Blockade gab es allein 1050 direkte Treffer an Straßenbahnobjekten. Am 8. Dezember 1941, um 8.12 Uhr morgens, wurde plötzlich die Stromzufuhr unterbrochen.
Die Leningrader Dichterin Olga Bergholz, die alle 900 Blockadetage erlebte, schrieb zu dieser Zeit in ihr Tagebuch: „... vom Moskauer (Bahnhof) bis hin zum Alexander-Newski-Kloster eine Kette mit Schnee und Eis bedeckter Trolleybusse, ebenso tot wie die Menschen. Einer hinter dem anderen, in langer Reihe, Dutzende. Sie stehen. Und am Kloster auf den Gleisen eine Kette von Straßenbahnen mit zerschlagenen Fensterscheiben, mit Schneehaufen auf den Sitzen. Sie stehen auch... Kann es sein, daß wir irgendwann einmal damit gefahren sind? Eigenartig! Ich bin an den leblosen Straßenbahnen und Trolleybussen wie in einem anderen Jahrhundert, einem anderen Leben vorbeigegangen."
Ungeachtet der komplizierten Lage wurde am 7. März 1942 in Leningrad die Güterstraßenbahn in Betrieb genommen. Die hungrigen Menschen arbeiteten mit letzter Kraft, gaben das Beste. Am 15. April 1942, dem 219. Blockadetag, konnte der Personenverkehr auf fünf Strekken wieder aufgenommen werden. Die Inbetriebnahme der Straßenbahn in der belagerten Stadt, wo es an Elektroenergie und Material mangelte, war beispiellos.
In einem Protokoll der Stadtverwaltung hieß es: „Am 3. August 1943 wurden an der Straßenbahnhaltestelle gegenüber dem Haus Nr. 92 auf dem Newski-Prospekt durch Artilleriebeschuß 49 Menschen verletzt und 43 getötet. Am 22. Dezember 1943 wurden an der Straßenbahnhaltestelle gegenüber dem Haus Nr. 51 auf dem Newski-Prospekt durch den Einschlag von zwei Artilleriegranaten drei Wagen zerstört, 69 Menschen verletzt und 29 getötet." Die Instandsetzungsbrigaden warteten die Entwarnung nicht erst ab, sondern brachten die Strecke operativ in Ordnung.
Die Straßenbahn verkehrte während der Blockade 800 Tage! Am 18. Januar 1943 wurde die Blokkade Leningrads durchbrochen. Es begann der zügige Wiederaufbau der Straßenbahn. Bereits im November 1943 verkehrten in Leningrad täglich 170 Straßenbahnzüge mit 506 Wagen; weitere 222 Wagen befanden sich in Reserve.
Heute erinnern wir uns der auf dem Gefechtsposten gefallenen Straßenbahner, die bis zum Schluß ihre Pflicht erfüllten. In den Jahren des Kriegs wurden insgesamt 1065 Wagen beschädigt, 153 zerstört und 13 % aller Strecken restlos vernichtet.
Jetzt ist Leningrad die Stadt mit dem größten Straßenbahnnetz der Welt: 955 km betrug die Gesamtlänge 1980! Im Jahre 1982 beförderte die Straßenbahn 833,2 Mill. Personen. 1984 befuhren an den Werktagen bis zu 1614 Einheiten das Streckennetz. 62 Straßenbahnlinien verbinden alle Stadtteile mit dem Zentrum.
Am 29. September 1982 wurde die Leningrader Straßenbahn 75 Jahre alt. Aus diesem Anlaß wurde in der Stadt ein Traditionsbetrieb eröffnet, der sich seither bei den Einwohnern und Gästen Leningrads großer Beliebtheit erfreut. Während der vierstündigen Fahrt kann das Straßenbahnmuseum besucht werden. Es vermittelt einen Einblick in die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Leningrader Straßenbahn.
W. Kondratenko und S. Molotkow, Leningrad

Bernd Koller (DMV), Netzschkau

20 Jahre AG 3/24 „Göltzschtalbrücke" Netzschkau

Im Süden unserer Republik fanden sich 1964 fünf Netzschkauer Modelleisenbahnfreunde, die sich nach mehreren Wochen darüber einig waren, eine Arbeitsgemeinschaft Modelleisenbahn zu gründen. Bei diesem Vorhaben unterstützte uns der größte Netzschkauer Betrieb, der „VEB Nema", der einen Arbeitsraum in seinem Kulturhaus „Hermann Dunker" zur Verfügung stellte. Den endgültigen Startschuß gaben wir allerdings mit dem Beitritt zum Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR im Jahre 1964.
Nach zwei Jahren stellten wir 1966 zum ersten Mal unsere 3,50 m × 1,50 m große Gemeinschaftsanlage der Öffentlichkeit vor. Der Plan für eine größere Anlage lag damals bereits in der Schublade, aber erst 1968 gelang es uns, die Anlage durch drei Teile auf insgesamt 15,00 m × 1,50 m zu vergrößern. Den ehrenden Namen „Göltzschtalbrücke" erhielt die Arbeitsgemeinschaft bereits 1966. 1967 gingen wir erstmals mit unserer Anlage auf Reisen und zeigten sie anläßlich des Burg- und Heimatfestes in Mylau.
Einer kniffligen Sache widmeten sich Werner Friebel und Bernd Koller im Jahre 1968. Sie begannen mit dem Nachbau der Göltzschtalbrücke im Maßstab 1:87. Dazu erhielten wir ausgezeichnete Unterstützung vom Heimatmuseum Burg Mylau und besonders von Dr. Leipold(†). So wurde uns eine Originalschrift aus dem Jahre 1851 zur Verfügung gestellt, in der alle Brückenmaße aufgeführt waren. Nur mußten diese von Ellen in Meter und in den Maßstab 1:87 umgerechnet werden! Damit hatten wir wichtige Voraussetzungen geschaffen, um die größte Ziegelsteinbrücke der Welt nachzugestalten.
Im Verlaufe von zwei Jahren entstand das Modell der Göltzschtalbrücke. Es besteht überwiegend aus Sperrholz, ist aber mit Ziegelstein- und Bruchsteinimitationen versehen. Die feierliche „Einweihung" unserer Göltzschtalbrücke fand am 7. November 1970 anläßlich der 6. Ausstellung im Kulturhaus des VEB Nema „Hermann Duncker" statt.

Eine Szene aus dem Jahre 1850: Bau der Göltzschtalbrücke. Diese Lithographie von W. Baeßler ist der Broschüre „Vom Werden der Göltzschtal- und der Elstertalbrücke" (Peter Beyer, Hrsg. Rat der Stadt Mylau, 1963) entnommen.



Zerstörung und Wiederaufbau der Elstertalbrücke

Die Mittagsstunden des 16. April 1945 waren die unrühmlichsten in der Geschichte der Elstertalbrücke. Eine Gruppe Soldaten, ein Sprengkommando der faschistischen Wehrmacht ist dabei, das mächtige Bauwerk zu zerstören. Es soll die Verkehrsverbindung über die 280,14 m lange und 68,31 m hohe Brücke, neben der Göltzschtalbrücke das imposanteste Bauwerk im Vogtland, lahmlegen.
Acht Zentner Dynamit zerreißen das massive Gemäuer – ein Gruppenpfeiler stürzt mit dem Mittelteil der Brücke in die Tiefe. Eine 90 Meter breite Lücke entsteht. Und damit ist nicht nur die Eisenbahnstrecke zwischen Plauen (Vogtl.) oberer Bahnhof und Reichenbach unterbrochen, denn die herabgestürzten Trümmer, 20 000 m³ Ziegel und Bruchsteine, haben die Elstertalbahn zwischen Plauen-Chrieschwitz und Barthmühle (Strecke Plauen – Greiz – Gera) verschüttet!
Bereits am 2. März 1945 hatten anglo-amerikanische Bomber die Elstertalbrücke angegriffen. Damals zählte man etwa 66 Bombentrichter, und nur zwei Treffer hatten zu geringen Beschädigungen geführt. Der Zugverkehr konnte aber aufrechterhalten werden.
Nach Beendigung des zweiten Weltkriegs, nach der Befreiung vom Faschismus gehörte der Wiederaufbau der Brücke zu den wichtigsten Aufgaben, war doch vor allem diese Eisenbahnverbindung für das Vogtland lebenswichtig. Voller Energie und unter persönlichen Opfern gingen etwa 300 Eisenbahner und Hilfskräfte an die ersten Aufräumungsarbeiten. Ihnen standen damals mitunter nur einfachste Arbeitsmittel zur Verfügung, um zunächst die verschüttete Strecke zu räumen und genügend Baufreiheit zu schaffen. Dieses erste Ziel konnte nach etwa 120 000 freiwilligen Arbeitsstunden erreicht werden. Allerdings fanden solche Bemühungen in den Augen der US-Army, die damals noch in diesem Gebiet stationiert war, absolut keine Unterstützung. Eher behinderte sie die Arbeit ...
Erst nach dem Eintreffen der Roten Armee erhielten die Aktivisten der ersten Stunden die erforderliche Hilfe. Verständlicherweise bereitete unter den damaligen Verhältnissen die Materialbeschaffung zahlreiche Probleme. 1 000 Tonnen Zement, 12 000 Tonnen Zuschlagstoffe, 150 000 Stück Ziegel sowie mehrere Tausend Kubikmeter Holz mußten herangeschafft werden. Den Stahl für den 30 Meter hohen Stützturm hatte man aus Längsträgern zerstörter Güterwagen gewonnen.
So gelang es bereits im Juli 1945, einen behelfsmäßigen Zugbetrieb trotz der zerstörten Brücke aufzunehmen. Die Züge verkehrten damals ab Plauen (Vogtl.) ob. Bahnhof bis Röttis, einem kleinen Dorf an der Strecke. Von dort aus mußten die Reisenden das Elstertal bis Jocketa „durchwandern", wo sie mit einem Zug weiterfahren konnten. Die Züge

Fortsetzung auf Seite 21

anlage

1



2



1 Reger Betrieb auf einem Unterwegsbahnhof. Das Personal der 41er mit einem Ganzzug rüstet sich für eine lange Bergfahrt. Bei den im Dorf erkennbaren Häusern handelt es sich entweder um handelsübliche Bausätze oder bis auf wenige Ausnahmen um Eigenbauten.

2 Die Göltzschtalbrücke. Das vorbildgerechte Modell entstand in den Jahren 1963 bis 1970 und ist der Mittelpunkt dieser Anlage. Die Brücke wurde aus Sperrholz gebaut und außerdem mit etwa 2000 Streifen Ziegelstein-Papier-Imitation versehen.

3 Hochbetrieb im Hauptbahnhof. Offensichtlich handelt es sich bei dem Schnellzug um eine Sonderfahrt des Reisebüros für ausländische Gäste, die sich ihre Zuglok gleich mitgebracht haben.

4 Dieser Ausschnitt vermittelt einen Eindruck von der Modellstadt Netzschkau. Alle Häuser wurden vorbildgerecht nachgebaut, und auch zahlreiche Straßenfahrzeuge entstanden als Eigen- oder Umbauten.

3



4



5



6



7



8



5 Ladestraße des Bf Netzschkau (Vogtl.): Hier werden die Erzeugnisse des VEB Nema Netzschkau auf die Reise geschickt. Im Hintergrund: ein nachgebildetes Gebäude des Trägerbetriebs der AG Netzschkau.
6 Alarm bei der Freiwilligen Feuerwehr! Leider konnte der schnelle Einsatz der Feuerwehr nicht verhindern, daß das Nebengebäude ein Opfer der Flammen wurde.
7 Erinnerung an längst vergangene Zeiten ... Eine G 12 kämpft sich durch das Erzgebirge. Diese Lokomotiven waren viele Jahre insbesondere auf den steigungsreichen Strecken Sachsens eingesetzt.
8 Ein gelungenes Motiv, aber mußte der Wald wirklich dem Eigenheimbau weichen?
9 Warum nicht einmal eine Kleingartenanlage? Vom Komposthaufen bis zum Blumenbeet sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt.
Fotos: Albrecht, Oschatz

9



Die 15 m lange Gemeinschaftsanlage sowie die im rechten Winkel dazu stehende Göltzschtalbrücke erregten dabei allgemeines Aufsehen.
Die größte Bewährungsprobe hatten wir ein Jahr später in Dresden anläßlich des internationalen MOROP-Kongresses zu bestehen. In der Mensa der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" stellten wir gemeinsam mit anderen Arbeitsgemeinschaften des DMV unserer Anlage vor.
Wieder zu Hause angekommen, entstanden neue Pläne. Im Anschluß an die Göltzschtalbrücke sollte der Bahnhof Netzschkau nachgestaltet werden. Bereits 1972 zeigten wir das neue Empfangsgebäude anläßlich unserer 8. Modelleisenbahnausstellung in Reichenbach.
1973 veranstalteten wir das Westsachsentreffen der AG-Vorsitzenden.
Ein weiterer Höhepunkt war 1976 das Streckenjubiläum „125 Jahre Reichenbach – Plauen", als wir die Gemeinschaftsanlage in ihrer endgültigen Größe in Jocketa nahe der etwas kleineren Schwester der Göltzschtalbrücke, der Elstertalbrücke, ausstellten. Allerdings befand sich damals der Bahnhof Netzschkau noch im Rohbau.
1978 erhielten wir dank großzügiger Unterstützung durch unseren Trägerbetrieb neue Arbeitsräume. Nunmehr war eine wesentlich bessere Arbeit möglich. In Eigenleistung (mehr als 700 Stunden) bauten wir das gesamte Dachgeschoß aus.
1979 hatten wir die Arbeiten am Modell des Bahnhofes Netzschkau einschließlich der Geländegestaltung und Hochbauten beendet. Zwischen 1980 und 1982 komplettierten wir den elektrischen Teil der Gemeinschaftsanlage. Dabei wurden sämtliche Lichtsignale nach dem neuen Signalsystem der Deutschen Reichsbahn gebaut. So entstanden auch die Weichenantriebe nach eigenen Plänen sowie Anregungen im „modelleisenbahner".
Mit der Ehrung als „Hervorragendes Volkskunstkollektiv der DDR" im Jahre 1980 fand eine erfolgreiche Etappe im geistig-kulturellen Leben unserer AG ihren Abschluß.
270 Meter Pilz-Gleis (Neusilberprofil) haben unsere Gleisbauer verarbeitet. Des weiteren sind 87 Weichen eingebaut. Das ergibt die ansehnlichen Maße von 15 m × 15 m × 11 m einer U-förmigen Anlage, die drei voneinander unabhängige Stromkreise versorgen. Auf der Strecke ist ein Selbstblocksystem installiert. Den Zugverkehr in den Bahnhöfen steuern wir durch selbstgebaute Schaltpulte. Der Betrieb auf dem Außenkreis findet ausschließlich auf dem rechten, 15 m langen Anlagenteil statt. Hier führt, beginnend im Großstadtbahnhof, eine eingleisige Nebenbahnstrecke ins Gebirge. Der Innenkreis verläuft ebenfalls auf dem rechten Anlagenteil, allerdings bilden Außen- und Innenkreis eine zweigleisige Hauptstrecke. Nach dem Großstadtbahnhof, den eine Bahnsteighalle ähnlich der des Bahnhofs Berlin-Alexanderplatz ziert, führt die Strecke über die Göltzschtalbrücke. Dem 7 m langen und 1 m hohen Modell schließt sich die vorbildgerechte Nachbildung des Bahnhofes Netzschkau und des Geländes oberhalb und unterhalb der Bahnlinie mit dem Betriebsgelände unseres Trägerbetriebes „VEB Nema" an. Dieses 15 m lange Anlagenteil endet mit einem Umkehrteil, dessen fünf Gleise auch als Abstellbahnhof benutzt werden können. Ein auf die Reise geschickter Zug hat insgesamt 90 Meter zurückzulegen.
Hinter dem Großstadtbahnhof befindet sich ein verdeckter zehngleisiger Abstellbahnhof. Dieser Schattenbahnhof liegt zugleich auf der niedrigsten Ebene der Gemeinschaftsanlage.

Wir können lange Züge, die das Herz eines jeden Modelleisenbahners höher schlagen lassen, einsetzen. Beispielsweise D-Züge mit maximal elf Wagen, wobei allerdings der „Sachsenring" in Anlehnung an den Städteexpreß der Deutschen Reichsbahn mit 13 Wagen seine Runden dreht. Güterzüge werden mit 80 bis 90 Achsen gefahren.

Zur 16. Ausstellung anläßlich des 20jährigen Bestehens der AG 3/24 begrüßten wir Gäste staatlicher wie gesellschaftlicher Organe, u. a. der SED-Kreisleitung Reichenbach, den Bürgermeister der Stadt Netzschkau und den Leiter des Bahnhofes Netzschkau. Während der Ausstellung war ein neuer Zwischenbahnhof an der Nebenbahnstrecke, der zugleich den höchsten Punkt der Anlage darstellt, zu sehen.
Zur Zeit wird die Rekonstruktion der 15 Jahre alten Anlagenteile vorbereitet, denn wir planen zum Jahresende erneut eine kleine Ausstellung in Netzschkau. Sollten Sie dann in unserer Nähe sein, so besuchen Sie uns bitte.

Fortsetzung von Seite 18

hatte man übrigens bis Röttis gezogen und danach bis Plauen zurückgeschoben.
Der behelfsmäßige Wiederaufbau war recht kompliziert. So mußte beispielsweise auf dem „Rest" des gesprengten Pfeilers ein Betonpfeiler errichtet werden, auf dem wiederum ein 30 Meter hoher stählerner Stützturm zu stehen kam. Die härteste wie auch schwerste Arbeit aber folgte im Januar 1946. Bei eisiger Kälte wurde im Verlaufe von drei Tagen eine 85 Meter lange und sieben Meter hohe stählerne Übergangsbrücke eingeschoben. Das waren 480 t Stahl! Bereits am 23. Januar 1946 fand dann mit zwei Lokomotiven eine erste Probefahrt statt. Wenige Tage, ab 4. Februar 12.02 Uhr, später war die Elstertalbrücke wieder befahrbar – allerdings noch behelfsmäßig mit 10 km/h.



Der damalige Präsident der RBD Dresden, Barth übergab die Brücke mit dem Weihespruch: „Ich gebe die Elstertalbrücke nach eingehender Prüfung frei!" Nach Inbetriebnahme des Eisenbahnverkehrs ging der vollständige Wiederaufbau zügig voran, und bereits am 30. Oktober 1950 konnte das Bauwerk in alter Schönheit übergeben werden. Übrigens hatte man die behelfsmäßige Stahlkonstruktion am 18. Januar 1949 wieder beseitigt und schon am 19. Januar als ersten Zug den planmäßigen D-Zug Dresden – Plauen über den neuen Brückenteil geschickt.
G. Schuster, Plauen (Vogtl.)

Die Brücken in Zahlen	Göltzschtalbrücke	Elstertalbrücke
Höhe	78 m	68 m
Länge	574 m	279 m
Größte Spannweite der Bögen	30,9 m	31,2 m
Anzahl der verwendeten Ziegel	26 021 000 Stück	12 323 000 Stück
Gesamtumfang des Mauerwerks	135 676 m³	60 190 m³

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse notiert

Wer seinen diesjährigen Messe-Rundgang angesichts der beiden Eisenbahnjubiläen hoffnungsvoll auf der Technischen Messe begonnen hatte, war sichtlich beeindruckt von den neuen Spitzenprodukten unserer volkseigenen Schienenfahrzeugindustrie.
Die berechtigten Hoffnungen, auch im Leipziger Petershof einen Jubiläums-Leckerbissen vorzufinden, erfüllten sich für die Freunde der Nenngröße TT. Denn in diesem Maßstab präsentierte sich die von allen erwartete Baureihe 250 im Lampenlicht. Eine echte Neuheit, die 250 112-0! War also das altbekannte Gedrängel, Geschubse und Gestöhne vor den Ständen unserer Modellbahnindustrie nicht umsonst ...

VEB PreFo Dresden

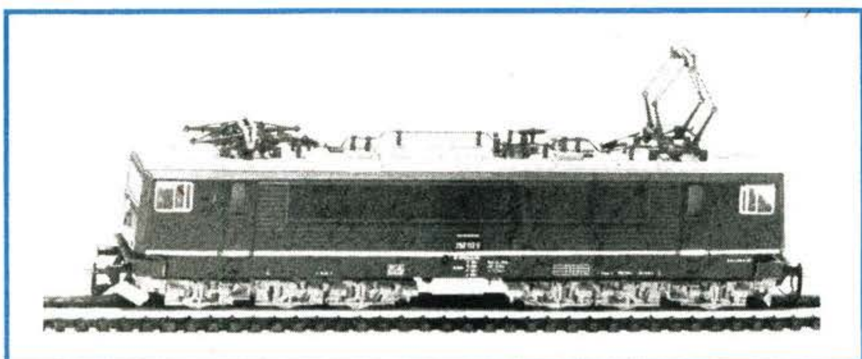
Dieser Betrieb überrascht immer wieder mit sehr lobenswerten Aktivitäten. Zwar gehörten „nur" einige neue Varianten bereits hergestellter Wagentypen zu den Neuigkeiten, aber dafür scheinen die Verantwortlichen in diesem Betrieb ein offenes Ohr und Herz für die Modellbahnfreunde der *Nenngröße H0* zu haben.
Rekowagen Typ Bghwe (DR)
Dieser inzwischen weitgehend bekannte Wagentyp wurde in der neuen Farbgebung Wagenkasten – smaragdgrün, Fensterpartie – elfenbein und Dach – rehbraun vorgestellt. Selbstverständlich haben diese Modelle die verbesserte Bodengruppe einschließlich Drehgestellen der Bauart Görlitz V.
Reisezugwagen Typ Y (ČSD)
Was den MÁV-Wagen recht ist, kann den ČSD-Modellen nur billig sein... Alle drei Sitzwagen (A, A/B, B) wurden in einer neuen Farbgebung und Beschriftung ausgestellt. Mit grünem Wagenkasten, grauem Dach, gelber Beschriftung und vorbildgerechten orangefarbenen Türen gewinnen diese Reisezugwagen erheblich.
Eilzugwagen-Set (DRG)
Die schönen DRG-Wagen gibt es (endlich) mit unterschiedlichen Wagennummern, was einer vorbildgetreuen Zugbildung nahekommt. Und zwar enthält das Set jeweils zwei B4i und C4i der DRG-Ausführung.
Kesselwagen Z 52 (DRG)
Etwas fürs Auge – und nicht nur für das des Spezialisten – sind die Modelle „Rheinmetall". Der bereits im Herbst avisierte Kesselwagen erhielt ein vorbildgerechtes Bremserhaus mit dem für die damalige Zeit charakteristischen Bühnengeländer. Hochliegende Schlußscheibenhalter verfeinern das Äußere.
Straßenfahrzeuge
Der VEB PreFo überraschte mit einer kleinen, aber doch sehr gefragten Neuheit: einer Sattel-Kupplungsachse. Ein Modell, das sich insbesondere für Umbauten und Frisuren empfiehlt und sogar schon im Handel angeboten wird. Des weiteren waren in Leipzig drei „neue" Anhängerfahrzeuge auf der Basis dieser Achse zu sehen: der Sattelauflieger ELASKON, der Plattform-Sattelanhänger und der Containerauflieger *(siehe auch „me" 6/85).*

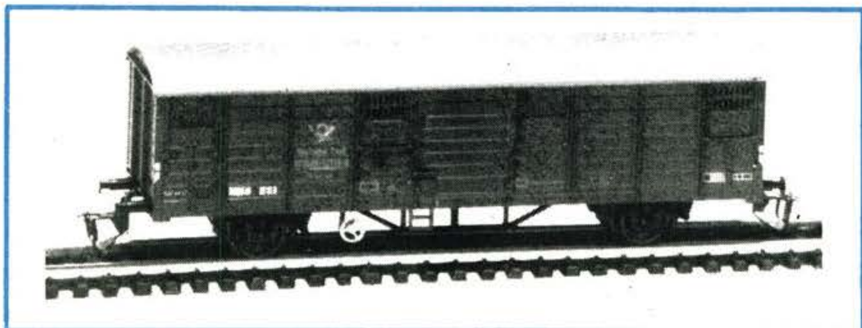
VEB VERO Olbernhau

Die aus dem Erzgebirge stammenden Gebäudemodelle haben nicht nur in der DDR einen guten Ruf. Was aber in Detailreichtum und vorbildgetreuen Nachbildungen immer hervorragender wurde, scheint auf dem ersten Blick mit dem *Bausatz „Gärtnerei" (Nenngröße H0)* fortgesetzt zu werden. Allerdings hatten es die Bauleute des schönen Modells sehr eilig, denn sie vergaßen offensichtlich beim „Mauern" des Heizhauses die Tür- und Fensterstürze. Besser gelungen ist jedoch der *Kleinbausatz „Zwei Buswartehäuschen" in der Nenngröße H0 (auch für TT geeignet).* Die mehrfarbige Faltschachtel mit aufgedruckten Haltestellenzeichen, Fahrplan und Ortsnamen dürfte gegen Jahresende im Handel zu erwarten sein. Übrigens gibt es diese Wartehäuschen tatsächlich – an der Kreuzung der F 101 mit der F 174 (Transitstrecke Richtung Prag), genannt „Heintzebank".

VEB Berliner TT-Bahnen

Elektrolokomotive Baureihe 250 (DR), Nenngröße TT
Die 164 mm lange sechsachsige Lok verfügt über zwei Drehgestelle, wovon nur eines angetrieben wird. Das andere ist pendelnd im Bleirahmen gelagert und dient der Stromabnahme. Beide sind wie das Gehäuse fein detailliert. Das Modell verfügt über eine wechselnde Fahrtrichtungsbeleuchtung, Scherenstromabnehmer und eine Führerstandsnachbildung. Alles in allem ein bemerkenswertes Triebfahrzeugmodell.





Postwagen vom Typ Gbs
Ebenso überraschend ist die zweite Neuheit, der zweiachsige Postwagen Typ Gbs der Deutschen Post. Das Modell entstand auf der Basis des bereits produzierten Gbs und hat die charakteristische grüne Farbgebung, wie wir sie vom Vorbild, einem aus Rumänien stammenden Wagen, kennen. Allerdings dürfte dieses Modell keinen außenliegenden Langträger haben und wäre insgesamt noch schöner, wenn die ansonsten gute Detaillierung nicht durch die scheinbar zu große Beschriftung (einschließlich Posthorn) ins Auge fiele.

Hans-Joachim Wilhelm

Im Gespräch mit Hansotto Voigt anläßlich seines 80. Geburtstages

Seit mehr als 70 Jahren Modelleisenbahner

Hansotto Voigt ist in Modellbahnkreisen kein Unbekannter. Durch den Bau großer Gemeinschaftsanlagen und zahlreiche Veröffentlichungen drang sein Name auch über die Ländergrenzen. Schließlich gehört er zu jenen Freunden, die maßgeblichen Anteil an der Gründung des DMV der DDR hatten.
Wir suchten Hansotto Voigt auf, wollten etwas erfahren über sein Leben, über seine Beziehung zur Modellbahn. Zunächst interessierte uns, wann und wo alles begann. „Schon als Vierjähriger ging ich, so oft ich konnte, an den Eisenbahndamm in der Nähe des heutigen Bahnhofs Dresden-Klotzsche. Für das Interesse an der Eisenbahn hatte mein Vater Verständnis und schenkte mir eine Spielzeugeisenbahn." Später blieb Hansotto Voigt durch den Schulbesuch und die Aufnahme eines Ingenieurstudiums wenig Zeit für das Hobby. Als der Vater erkrankte, mußte der Sohn den eingeschlagenen Weg verlassen. Er wurde Gastronom, um das Restaurant des Vaters zu übernehmen. 1929 heiratete er. Ein Jahr später wurde sein Sohn geboren, und was lag da näher, dem Sohn möglichst bald eine Eisenbahn vorzuführen? Wie sich wenig später herausstellte, hatte der kleine Voigt kaum Interesse an Vaters Märklin-Spur-0-Eisenbahn. Hansotto Voigt baute aber seine Anlage Schritt für Schritt aus. Er hatte Freude daran! In einem großen Dresdner Spielwarengeschäft lernte er Gleichgesinnte kennen. 1932 kam es zur Gründung der „Gemeinschaft der Modellbahnfreunde Dresden". Hansotto Voigt erinnert sich: „Wir waren damals rund 40 Mitglieder, die natürlich nicht nur in Dresden wohnten, sondern aus der näheren und weiteren Umgebung kamen.
Auch damals veranstalteten wir schon Bastelabende, organisierten Vorträge und Exkursionen. Viel Freude machte später die Gestaltung unserer Märklin-00-Klub-Anlage. Kurz vor dem zweiten Weltkrieg wurden übrigens Harald Kurz und Udo Becher Mitglieder unseres Klubs."
Anfang 1940 war es dann vorbei mit dem Klubleben. Fast alle Freunde mußten in den Krieg, auch Hansotto Voigt. Die meisten kamen nicht wieder zurück. Den 13. Februar 1945 überlebte seine Familie. Überglücklich waren alle, als sie sich Ende Mai 1945 wiedersahen. „Nur wenigen Dresdnern war ja dieses Glück beschieden", sagt Hansotto Voigt.
In jenen Wochen und Monaten dachte niemand an eine Modelleisenbahn! Dresden glich einer Trümmerwüste. So waren von den 220 000 Wohnungen, 75 000 zerstört und 99 000 beschädigt. Trotz der anfangs chaotischen Zustände war der Wille der Bevölkerung, Dresden wieder aufzubauen, groß. Um diesen Menschen auch einige Haushaltsgeräte und Spielzeug anzubieten, gab es ab November 1945 rund 10 Jahre lang eine Weihnachtsmesse in Dresden. 1946 wurde diese Messe in den Räumen des heutigen Armeemuseums gezeigt.
„Ich wurde gebeten, dort eine Modellbahnanlage aufzubauen und vorzuführen. Zunächst zeigte ich die ehemalige 00-Klubanlage, später war es die eigene Märklin-0-Anlage. 300 000 Besucher erfreuten sich zu jeder Weihnachtsmesse an den Anlagen. Meist wurden geplante Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn demonstriert."
Hinzu kamen Ausstellungen im früheren Land Sachsen-Anhalt, die u. a. in Halle, Magdeburg, Eisleben und Aschersleben Tausende Besucher begeisterten. „Außerdem bemühten sich Harald Kurz, Herr Ehlke und ich mich um die Gründung einer neuen Modellbahnvereinigung. 1948 wurde der ‚Arbeitsausschuß Modellbahn Dresden' gegründet und der Fachabteilung Verkehr der Kammer der Technik angegliedert. Dazu gehörte auch die Gruppe ‚Dresden-Neustadt', die heutige Arbeitsgemeinschaft ‚Max Maria von Weber', der ich bis heute als Mitglied treu geblieben bin".



Modellbahnausstellungen gehören im Dresdner Raum besonders während der Vorweihnachtszeit schon seit vielen Jahrzehnten zu einem Höhepunkt der dortigen Öffentlichkeitsarbeit. Und daß auch Hansotto Voigt als geistiger Vater des Ausstellungsgedankens in dieser Gegend noch heute mit Rat und Tat zur Seite steht, ist selbstverständlich, wie hier während einer Ausstellung der AG Müglitztalbahn im Jahre 1982.

Foto: Sammlung Voigt

Anfang der 50er Jahre erhielt Hansotto Voigt die Gewerbegenehmigung als „Eisenbahn-Betriebs-Modellbauer für Lehr- und Ausstellungszwecke".
In diese Zeit fällt die Gründung unserer Zeitschrift. Bereits an den Vorgesprächen zur Herausgabe des „modelleisenbahners" nahm er teil. Für ihn war es sofort selbstverständlich, als Beiratsmitglied an der konzeptionellen Gestaltung der Zeitschrift mitzuwirken.
Doch zurück zum Anlagenbau: Hansotto Voigt baute in den 50er Jahren weitere zahlreiche Modellbahnanlagen. Erwähnt sei hier die Anlage für das Dresdner Haus der Pioniere in der Nenngröße 0. Heute wird diese Bahn als Ausbildungsobjekt für die Pioniereisenbahner genutzt. Ende der 60er Jahre entstand eine H0-Anlage für ein Sportzentrum in unserer Hauptstadt Berlin, und 1980 entwarf er eine H0-Anlage, die für die Verkehrshochschule in Bukarest vorgesehen war.
Daß zu diesen Anlagen nicht nur eine anspruchsvolle Gleisführung, sondern auch eine exakt funktionierende Sicherungstechnik für Lehrzwecke gehörte, war für Hansotto Voigt immer selbstverständlich.
„Gestatten Sie aber noch einmal einen Rückblick auf den Beginn der 60er Jahre. Arbeitsgemeinschaften schossen damals in allen Teilen unserer Republik wie Pilze aus der Erde, und wir bemühten uns immer wieder, diese Vereinigungen der KdT anzuschließen, was im wesentlichen auch gelang. Doch als es dann zur Gründung des DMV kam, fiel uns ein Stein vom Herzen. Eine Vereinigung für alle Gleichgesinnten war geschaffen, das vereinfachte die landesweite Arbeit und brachte viel größere Erfolge".
Hansotto Voigt ist seit Gründung des Verbandes Mitglied des Präsidiums, war seit Mitte der 60er Jahre bis 1983 Mitglied der Internationalen Jury beim Modellbahnwettbewerb, wirkte bis 1970 als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft „Max Maria von Weber" in Dresden und war außerdem zeitweilig der Leiter der Technischen Kommission des DMV.
Und noch heute arbeitet er engagiert als Mitglied des Präsidiums und im Beirat unserer Zeitschrift. Manchmal sitzt er mit seiner Frau auf einer Bank, die an der Stelle steht, wo er vor mehr als 75 Jahren erstmals mit der Eisenbahn in Berührung kam, in seinem Heimatort Klotzsche. Dort werden manchmal auch Erinnerungen aufgefrischt und neue Ideen geboren. Und dafür hat seine Frau heute noch genausoviel Verständnis, wie vor 56 Jahren, als sie den Bund fürs Leben schlossen ...

Wolf-Dietger Machel

Hansotto Voigt (DMV), Dresden

Gleisplanentwurf „Lauscha"

Gebirgsbahnen regen immer wieder an, Modellbahnanlagen zu gestalten. Unter anderem auch deshalb, weil die Abmessungen vieler Heimanlagen den Bau Gleisschleifen und Kehren begünstigen.

Eine der interessantesten Strecken der Deutschen Reichsbahn besteht zwischen Saalfeld und Sonneberg (KBS 566), deren Scheitelpunkt in Ernsttal am Rennsteig 769 m hoch liegt. Von diesem Bahnhof zweigt die Strecke nach Neuhaus a. R. ab, dessen Bahnhof die Höhe 829 m erreicht. Heute dient diese Strecke nur noch dem Güterverkehr. Ursprünglich waren zwei von Probstzella und Sonneberg ausgehende Stichbahnen vorhanden, jedoch erst 1913 wurde die verbindende Trasse von Lichte nach Lauscha fertiggestellt, wobei der Bahnhof Lauscha seine Funktion als Kopfbahnhof beibehielt.

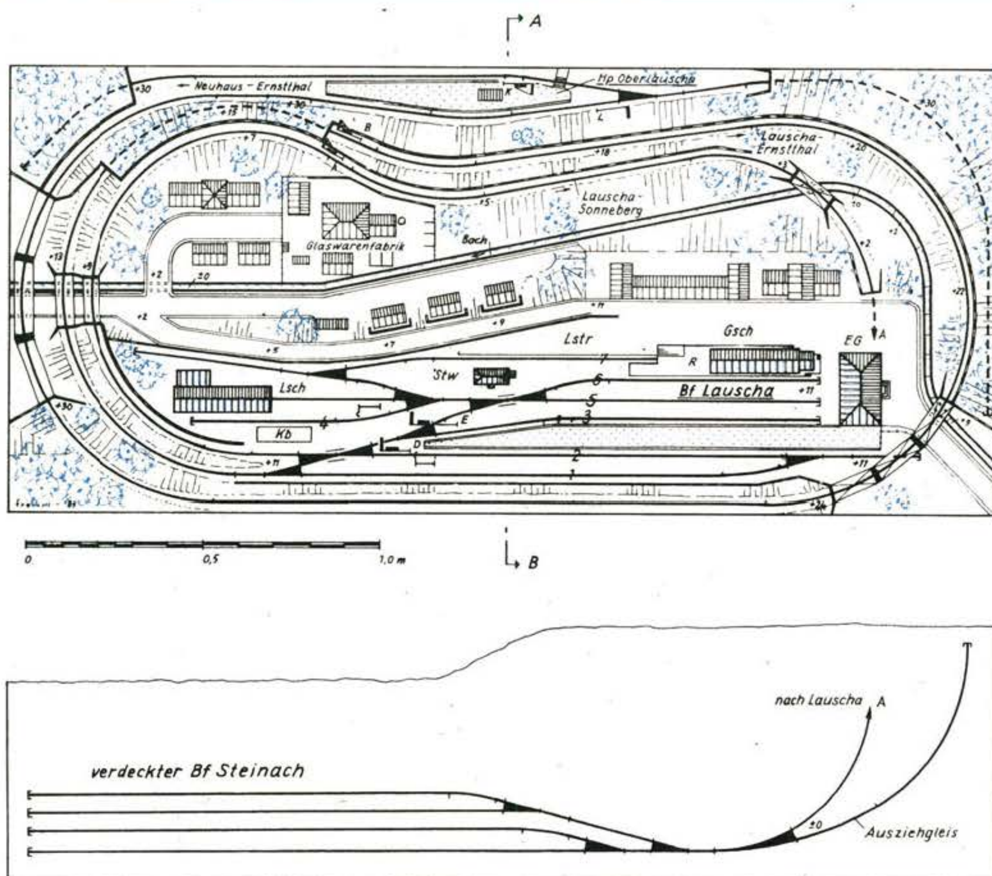
Insbesondere den Abschnitt von Ernsttal nach Lauscha nachzubilden, verspricht reizvolle Szenerien. Der Höhenunterschied zwischen beiden Bahnhöfen beträgt 159 m, und in der Nähe des Haltepunkts Oberlauscha erblickt man die tief unten im Tal gelegenen Gleisanlagen des Bahnhofs Lauscha. Von dort aus fällt die Strecke erheblich, erreicht den Bahnhof Sonneberg in einer Höhe von 386 m.

Auf einer Modellbahnanlage lassen sich immer nur Ausschnitte einer Bahnstrecke nachbilden: In diesem Falle eignet sich der Bahnhof Lauscha mit beiden von ihm ausgehenden Strecken, um einen vorbildgerechten Betrieb zu vollziehen und umfangreiche Rangierbewegungen zu ermöglichen.

Allerdings lassen sich Streckenführung und Gleisplan des Bahnhofs nicht einmal auf einer größeren Heimanlage (2,80 m × 1,20 m) nachbauen. Auch die steigende und die fallende Trasse erfordert Kompromisse, u. a. bei der Gestaltung des Ortsbildes in dem tief eingeschnittenen Tal. Aber der Betrieb auf diesem Bahnhof, wo Reise- und Güterzüge „Kopf machen" müssen, kann stattfinden. Übrigens verkehrt auch ein Eilzugpaar auf dieser Strecke.

Unter dem Gelände des Bahnhofs Lauscha (auf der Anlage 11 cm hoch gelegen) befindet sich auf Höhe ± 0 ein verdeckter Abstellbahnhof. Stellen wir uns vor, dies wäre der 4,7 km von Lauscha entfernte Bahnhof Steinach, von wo aus die Strecke weiter nach Sonneberg führen würde. Unsere Züge haben also bereits in Steinach Lokwechsel; das vordere Gleis 1 dient dabei immer als Einfahrgleis. Ist die Lok vom Zug getrennt, wird der eingefahrene Zug von einer anderen Lok in das Ausziehgleis gezogen, während die ehemalige Zuglok einen auf den Gleisen 2 oder 3 stehenden abfahrbereiten Zug übernimmt. Nach dessen Ausfahrt in Richtung Lauscha ist der im Ausziehgleis stehende Zug in das freigewordene Gleis zurückzudrücken. Die Rangierlock hängt ab und wartet im Ausziehgleis auf das nächste Umsetzmanöver. In Gleis 4 ließe sich ein Wendezug oder eine Triebwagen-Einheit unterbringen.

Unser aus Steinach kommender Zug fährt in Lauscha auf Gleis 2 ein. Die Lok setzt über Gleis 1 an das andere Zugende. Das geschieht auf der Anlage einfacher als im Bahnhof Lauscha, des



Vorbilds, weil dort die Lok im Bahnhofsvorfeld umgesetzt werden muß, der Zug nach Einfahrt also erst einmal aus dem Bahnsteiggleis herausgezogen wird. Kreuzen sich zwei Züge, so ist dies auf unserer Anlage in Lauscha allerdings auch nicht zu vermeiden, denn wenn Gleis 2 besetzt ist, steht für die Einfahrt des Zuges aus Richtung Saalfeld nur Gleis 3 zur Verfügung. Nachdem sich der erste Zug in Richtung Ernsttal in Bewegung gesetzt hat, muß der eben angekommene Zug nun doch nach Gleis 2 rangieren. Nach Umsetzen der Lok über Gleis 1 kann auch dieser Zug seine Fahrt in Richtung Sonneberg fortsetzen.
Es läßt sich allerdings – wie vor Jahrzehnten üblich – ebenfalls in Lauscha ein Lokwechsel vornehmen. Damit würde die Sonneberger Lok nur bis Lauscha fahren und dort den Gegenzug übernehmen. Die für den längeren Streckenteil Probstzella – Ernsttal – Lauscha vorgesehenen Lokomotiven können zum Restaurieren in das Bahnbetriebswerk rollen, bevor sie einen Gegenzug übernehmen.
Wiederum fährt ein Zug aus Richtung Sonneberg auf Gleis 2 ein; die Zuglok hängt ab; eine andere auf Gleis 4 wartende übernimmt den Zug, um sich nach Einfahrt des Gegenzugs aus Probstzella in Bewegung zu setzen. Die Sonneberger Lok setzt sich an dessen Spitze; die bisherige Zuglok rückt über Gleis 4 in das Bw ein. Wasserkrane sind zwischen den Gleisen 1 und 2 sowie im Bw Platz erforderlich. Bei dieser Betriebsweise wird Gleis 1 nicht unbedingt zum Umsetzen der Lok gebraucht. Es kann ebenso als Abstellgleis dienen. Nahgüterzüge trennen wir in der üblichen Weise, wobei Gleis 4 als Aufstellgleis für abgefertigte Güterwagen dient.
Verfolgen wir das weitere Geschehen: Der Zug nach Ernsttal befährt auf anfangs leicht ansteigendem Gleis neben der Strecke nach Steinach eine kleine, Bachlauf und Straße überquerende Brücke. Ehe der Zug in einem kurzen Tunnel entschwindet, blickt der Fahrgast auf den unteren Ortsteil mit einer Glaswarenfabrik. Die Strecke verläuft jetzt am steilen Gegenhang mit einer Höchststeigung von 1:35. Die fallende Trasse folgt dem Bachlauf, überquert ihn und entzieht sich schließlich in einem längeren Tunnel unseren Blicken. Nehmen wir an, der Tunnel endet talwärts außerhalb der Anlage...

Die Strecke nach Ernsttal überschneidet (vorn rechts) die Straße nach Neuhaus und den oberen Teil des Bachlaufs in der Nähe des Bahnhofvorplatzes auf einer Bogenbrücke mit unterem Tragwerk. Der Höhenunterschied zwischen Brückenplanum und Straßenniveau beträgt 12 bis 13 cm. Die Strecke folgt jetzt weiterhin steigend entlang der vorderen Anlagenkante und ist durch eine steile Stützmauer gegenüber dem Bahnhofsgelände gesichert. Kurz vor der großen Talbrücke (Bogenmauerwerk) erreicht sie den höchsten Punkt (30 cm); der Zug fährt in Oberlauscha ein.
Das hintere Gleis mit der abzweigenden Weiche gehört eigentlich nicht nach Oberlauscha, sondern zum etwa fünf km entfernten Bahnhof Ernsttal. Es stellt die Abzweigung nach Neuhaus dar.
Hinter der abzweigenden Weiche verschwindet unser Zug in einem verdeckten Streckenteil, dessen Gleis stumpf endet. Da für ein Umfahrungsgleis kein Platz blieb, muß eine aus Neuhaus kommende Lok den Zug für die Gegenfahrt übernehmen. Die bisherige Zuglok fährt als „Lz" nach Neuhaus. Auch diese Strecke verschwindet hinter einer Waldkulisse (links hinten). Übrigens ist auf unserer Anlage der Personenverkehr nach Neuhaus nicht eingestellt worden. – Lassen wir eine Wendezug- oder Triebwagenverbindung Sonneberg – Neuhaus verkehren.
Schwere Güterzüge Sonneberg – Saalfeld können ab Lauscha eine Schiebelok bekommen, die bei der Gegenfahrt des Zuges als Zuglok dient. Die bisherige Zuglok wird vor der Rückfahrt beim Einfahren in Oberlauscha abgekuppelt.
Es ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten einer interessanten Betriebsführung. Die Anlage nimmt ohne weiteres fünf bis sechs Züge auf, die abwechselnd eingesetzt werden können. Als Zugmittel eignen sich die Lokomotiven der Baureihen 84, 86, 91, 94 und 95, aber auch die Schlepptenderloks der BR 55 und 58 sowie Dieselloks BR 118 (anstelle der jetzt eingesetzten BR 119) oder die BR 120 und 112. Die Gleislängen gestatten es, 1,20 m lange Züge, beispielsweise vier Reko- und einen zweiachsigen Gepäckwagen mit einer Lok BR 95, bzw. vier Eilzugwagen und eine Lok BR 118, einzusetzen.
Bleibt abschließend nur zu wünschen: Viel Freude beim Aufbau und Betrieb dieser Anlage!



Schnitt A-B

Herzliche Glückwünsche zum 80.

Am 28. Mai 1985 vollendet das Mitglied das Präsidiums, Hansotto Voigt, sein 80. Lebensjahr.
Hansotto Voigt gehört seit der Gründung unseres Verbandes dem Präsidium an und leistete eine hervorragende Arbeit als langjähriger Vorsitzender der Technischen Kommission des Präsidiums und Mitglied der Jury zu den Internationalen Modellbahnwettbewerben.
Besonders hervorzuheben ist seine Tätigkeit auf technischem Gebiet, die sich nicht nur im Rahmen des Verbandes widerspiegelt, sondern auch in der Anleitung von Arbeitsgemeinschaften junger Modelleisenbahner zum Ausdruck kam.

Das Präsidium beglückwünscht Hansotto Voigt recht herzlich zu seinem Geburtstag und wünscht ihm noch viele Jahre bei bester Gesundheit und Schaffenskraft bei der gemeinsamen Tätigkeit.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Präsidium

Regelspitzensignale

Zum Beitrag im Heft 12/1984, Seite 25, über *Regelspitzensignale für die BR 110 (Nenngröße TT)* möchte ich ergänzend meine Erfahrungen mitteilen. Um zu verhindern, daß die Regelspitzensignale während der Fahrt an beiden Stirnseiten des Modells leuchten – ich habe an beiden Stirnseiten die beschriebenen Änderungen vorgenommen –, brachte ich zusätzlich jeweils eine Siliziumdiode (SY 360/1) an. Somit wird nur das Spitzensignal für die entsprechende Fahrtrichtung eingeschaltet.
G. Hentschel, Ellefeld

Wie der Autor des o. g. Beitrages, Stefan Parthum, mitteilte, empfiehlt es sich, die Fasern des Lichtleitkabels (LLK) mit einem nicht allzu warmen Lötkolben vorsichtig zu verschmelzen. Dabei darf aber **kein** Lötzinn verwendet werden. Somit können die Lampen eine glatte Fläche erhalten. Andererseits entsteht dieser Effekt auch dadurch, die LLK-Fasern nur kurz vor dem Lampenrand enden zu lassen und mit einem Tropfen „Plasticfix" anzubringen.

Mitteilungen

7970 Doberlug-Kirchhain
Herr Gerd Schlage, 7970 Doberlug-Kirchhain, Torgauer Straße 65, sucht noch Interessenten zum Bau einer Gemeinschaftsanlage und Gründung einer Arbeitsgemeinschaft.

8255 Nossen
Herr Dieter Scheinert, 8255 Nossen, Waldheimer Straße 97, sucht interessierte Modelleisenbahner zwecks Gründung einer Modelleisenbahn-Arbeitsgemeinschaft.

9381 Frankenstein – AG 3/89
Modelleisenbahn-Ausstellung anläßlich des Jubiläums „800 Jahre Frankenstein" vom 1. bis 16. Juni 1985 in der Turnhalle Frankenstein. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. [Fußweg vom Bahnhof Frankenstein (KBS 401) 15 Minuten.]

9620 Werdau (Sachs)
Alle interessierten Verbandsfreunde werden zum zweiten Gartenbahn-Treffen am Sonnabend, dem 22. Juni 1985, von 10 bis 17 Uhr ins Kreis- und Stadtmuseum Werdau, Straße der Freundschaft 4, herzlich eingeladen. Die Anmeldungen sind bis zum 1. Juni 1985 an: Christian Spindler, 9620 Werdau, Ziegelstraße 16, zu richten. Teilnehmerpreis: 10,– M. Bitte per Postanweisung einzahlen, gilt gleichzeitig als Anmeldung.
Es stehen Gleise für Fahrbetrieb in den Spurweiten 75, 72 und 45 mm zur Verfügung. Eigene Gleise können auch mitgebracht werden; dafür ist eine saubere Rasenfläche von 26 m × 6 m vorhanden. Für den Erfahrungsaustausch bitte auch selbstgebaute Modelle (auch halbfertig) mitbringen, Fahrspannung 12 V bis zu 10 A vorhanden.
Auch ist eine geringe Zahl von Übernachtungen vorhanden, bitte dafür besonders und rechtzeitig anmelden sowie Termine der Übernachtungen angeben. Die Teilnehmer des ersten Treffens werden herzlich gebeten wiederzukommen.

Sonderfahrten/ Ausstellungen

Berlin
Vom 7. bis 16. Juni 1985 findet täglich von 10 bis 19 Uhr auf dem Gelände des Wriezener Bahnhofs in Berlin, Hauptstadt der DDR, eine Eisenbahnfahrzeugausstellung statt. Zu erreichen ist die Ausstellung von der Straße der Pariser Kommune aus (Nähe Ostbahnhof). Gezeigt werden voraussichtlich 16 Loks sowie Reisezug-, Post- und Güterwagen. Täglich Mitfahrten ab12.00 Uhr auf Dampfloks möglich, Souvenirverkauf, Sonderbriefumschläge und Sonderstempel. Traditionsfahrten mit historischen Fahrzeugen sind täglich vom Ausstellungsgelände nach Tiefensee und zurück vorgesehen. Vom 7. Juni bis 16. Juni 1985 ab Berlin Wriezener Bahnhof 10.30 Uhr, an Tiefensee 11.25 Uhr; ab Tiefensee 11.51 Uhr, an Berlin Wriezener Bahnhof 13.17 Uhr und zusätzlich am 8., 9., 14. und 15. Juni 1985 Berlin Wriezener Bahnhof ab 13.35 Uhr, an Tiefensee 15.15 Uhr; ab Tiefensee 15.45 Uhr, an Berlin Wriezener Bahnhof 17.06 Uhr. Auf der Rückfahrt zusätzliche Halte in Blumberg von 12.12 bis 12.45 Uhr bzw. von 16.15 Uhr bis 16.32 Uhr. (Fahrplanangaben ohne Gewähr; Teilnehmerpreis für Hin-und Rückfahrt 9.– M, Kinder 4–10 Jahre 4,50 M.)

Halle
Sonderzug am Sonnabend, dem 13. Juli 1985, zur Fahrzeugausstellung in Erfurt West.
Hinfahrt: Leipzig Hbf (Abf. ca. 7.00 Uhr) – Halle (Zustiegmöglichkeit) – Sangerhausen – Erfurt Hbf – Erfurt West. Rückfahrt: Erfurt West – Erfurt Hbf (Zustiegmöglichkeit) – Weißenfels (Zustiegmöglichkeit) – Leipzig Hbf. (Ankunft ca. 18.45 Uhr). Vsl. Lokeinsatz: 03001, 204001. Imbiß- und Souvenirverkauf im Zuge. Aufenthalt in Erfurt ca. 4 Stunden. In der Teilnehmergebühr (Erwachsene: 31,– M, Kinder bis 10 Jahre 17,50 M) sind inbegriffen: Eintritt zur Fahrzeugausstellung, Mittagessen, Fotoerlaubnis für Ausstellung und Fotohalte auf der Hinfahrt. Teilnahmemeldungen *nur per Postanweisung an den Bezirksvorstand Halle, Sekretariat Leipzig, 7010 Leipzig, Georgiring 14, bis zum 21. Juni 1985. Fahrkarten werden zugesandt.*

Erfurt
Fahrt I 5. 9. 1985:
Erfurt – Arnstadt – Rudolstadt Schwarza – Kahla – Saalfeld, Lok 011531 und 411182, voraussichtliche Abfahrt/Ankunft 9.25/17.00 Uhr, weiterhin sind vorgesehen: Bespannung von Regelzügen mit Dampflokomotiven und Mini-Lok-Ausstellung, Fahrpreis: DMV-Mitglieder 20,00 M, Schüler 15,00 M.
Fahrt II 6. 9. 1985
Saalfeld – Sonneberg – Eisfeld, Lok 951027; weiterhin vorgesehen: Überholung eines Pmg mit Lok 941292, 10.16/18.11 Uhr, 19,00 M, 15,00 M.
Fahrt III 7. 9. 1985
Eisfeld – Themar – Veßra – Themar – Meiningen – Bad Salzungen, Lok 62015 und 941292; weiterhin vorgesehen: Ausstellung im Kloster Veßra 9.30/17.10 Uhr, 18,00 M, 15,00 M.
Fahrt IV 8. 9. 1985
Bad Salzungen – Wernshausen – Schmalkalden – Zella-Mehlis Arnstadt – Erfurt, Lok 861001, 941292, BR 118.6, 254056, 8.15/17.10 Uhr, 18,00 M, 15,00 M.
Im Fahrpreis enthalten: Imbißbeutel, Fotohalte, Fotogenehmigung. Die Mitführung eines MITROPA-Speisewagens ist vorgesehen. Da der Fahrplan durch die Rbd Erfurt noch nicht bestätigt ist, können sich die Fahrzeiten noch ändern.
Zu den Fahrten erscheint ein Programmheft, gültig für alle vier Tage (Verkauf im Zug).
Fahrkartenbestellungen, exakt aufgeschlüsselt nach Fahrtagen nur per Postanweisung bis zum 30. 6. 1985 an DMV AG 4/70 Jena, 6902 Jena-Lobeda, W.-Pieck-Str. 32.
Anderweitige Bestellungen und Anfragen können nicht bearbeitet werden. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Übernachtungen können nicht vermittelt werden.
Ausländische Interessenten wenden sich bitte an das Reisebüro der DDR, 1026 Berlin, PSF 77.

4020 Halle (Saale) – AG 6/29
Vom 11. bis 19. Mai 1985 Modelleisenbahnausstellung im Kulturraum der DR, Güterabfertigung Halle (S) Hbf, 4020 Halle (S), Am Güterbahnhof 4, [ca. 300 m vom Bahnhof Halle (S) Hbf entfernt.] Öffnungszeiten: täglich 10–18 Uhr.
Beteiligt sind 12 Arbeitsgemeinschaften mit 12 Anlagen.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Wer hat – wer braucht?

5/1 Biete: TT-Material im Tausch gegen H0, $H0_e$, $H0_m$.

5/2 Biete: Eisenbahnjahrbücher 1966, 1969, 1970, 1972–1978; „Modellbahn-Signalbuch"; TT E 499, V 200 DB, Broschüren „75 Jahre Bw Aue", „Dampflok 891004", WPK-Serien „100 Jahre Straßenbahn Magdeburg", „125 Jahre Schwarzenberg-Cainsdorf" u. a., Eisenbahndias, Schwarzweiß-Aufn. Suche: TT, BR 110, T 334, Dampflokarchiv 1, 2; TT-Drehscheibe, Schiebebühne, Güterwagen; Eisenbahnliteratur; „modelleisenbahner" 1,2/1984. Nur Tausch!

5/3 Biete: H0, BR 50, BN 150, H0; BR 65, N; „modelleisenbahner" 1,7/1981; 6–11/1980; Jahrg. 1978; 11,12/1965; 12/1973. Suche: Triebfahrzeuge in H0; „modelleisenbahner" vor 1971.

5/4 Biete: „Kleinbahnen der Altmark"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Rübelandbahn"; „50 Jahre Berliner S-Bahn", „MITROPA gestern und heute". Suche: Literatur über Straßenbahnen, Chroniken, Bildmappen u. a. Bildmaterial (auch leihw.); „modelleisenbahner" 1/1977, 12/1982, 1/1983, 7/84.

5/5 Biete: H0, BR 80, V 200 DB, Plasser Duomatic 06–32 L ohne Antrieb. Suche: H0, BR 23, 38, 58, 74, 81, 84, 91.

5/6 Biete: H0, BR 42. Suche: Eisenbahnjahrbücher 1960–1979 und BR 66 in H0.

5/7 Biete: „Baureihe 01"; „Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923–1963". Suche: „Baureihe 44"; „Dampflokomotive 891004".

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Biete **H0 BR 42/84/50** def./ **80 Gehäuse.** Suche **TT BR 50[40] u. andere Eigenb. J. Kühn, 4600 Wittenberg,** Dr.-Behring-Straße 104

Suche **Eisenbahnbücher 1963, 1964, 1967, 1968, 81, 83, 84** zu kaufen: **H. Stenschke, 8500 Bischofswerda,** Ringstraße 22

Biete **93-Lokschild,** 60,– M, im Tausch gegen **TGV-Triebwagen H0** (Eigenbau). **Berthold, 4800 Naumburg,** Pfortastraße 19

Biete ält. **ESPEWE-Modelle,** u. a. **Feuerwehr, Dampfwalze, Bagger,** 30,– M. Su. **BR 84, 91, 42, 99, 23, 50.** **Greulich, 4252 Helfta,** Jahnstraße 2

Suche **TT-Fahrzeuge, die von der AG-Pirna hergestellt werden. A. Günther, 9400 Aue** Straße d. Freundschaft 5

Suche **„Baureihe 44" sowie in TT BR 35** und **Schnellzugwagen. M. Nickel, 3707 Wasserleben** Straße der Technik 5

Biete im Tausch **„Der Modelleisenbahner"** Jg. 1964, 65, geb., 1973, 1982 kompl., sowie 40 **Einzelhefte „me" Jg. 67/68/69/ggf. „BR. 01", „BR 44".**
Gesucht werden **„Der Modelleisenbahner", Jg. 6–10 (1957–1962), Eisenbahn-Jahrbuch 1966, 72. Lehmann, 2530 Rostock-Warnemünde** J.-Brinkmann-Straße 15 Tel.: 5 22 40

Biete **H0 BR 55, BR 185, Mitropawagen 772** ocker, **C4PR13** grau, 2 **Windbergwagen, $H0_m$ BR 9961** (Eigenbau), **„Überschienung der Alpen".** Suche **H0 VT 135 mit Beiwagen, BR 89** sowie **Gehäuse,** davon **$H0_m$ HERR-Personenwagen** (rot/elf.). Nur Tausch!
Richter, 1832 Premnitz
Goethestraße 4, Tel.: 8 21

Modelleisenbahner sucht **in H0: BR 23, BR 38, EDK, SKL, Figuren, „Modellbahnelektronik", „Modellbahnbauten", „Kleine Bahn ...", „Dampflok-Archiv 1 u. 2".**
W. Grohmann
8706 Neugersdorf
Schollstraße 5

Suche in **H0 E 11** u. **E 42, 118.0** (blau u. rot), **BR 05** u. **45** (Eigenbau).
F. Böhm, 5800 Gotha
Lothringer Straße 28

Biete **TT BR 56, BR 86, BR 92, BR 242, BR 221 DB.**
Suche **TT E 70, BR 107, BR 50** (AG-Pirna), **BR 22, 01, 03** (Eigenbau), **Bücher über TT-Bahn.**
R. Klitzsch
9153 Neuwürschnitz
Obere Siedlung 14

Verkaufe **Modelleisenbahn-Anlage TT,** im Bauzustand, 2,40 m × 1,15 m, klappb., unt. Doppelst.-Bett, **m. Zubeh. u. roll. Mat.,** nur kompl. f. 950,– M. (Neuw. ca. 1300,– M).
Zuschriften an:
Ritter, 3017 Magdeburg
Curiestraße 51

Biete in **H0 BR 23, 24, 50, 52** (kon), **64, 75, 80, 81, 86.** Suche **Lokgehäuse** (Altbau) f. **BR 01, 41, 44** u. **45** (alles H0, Eigenbau).
A. Hertrich, 6405 Schalkau
Torleite 2 (07-62)

Verkaufe **Modellbahnanlage, Spur 0, Märklin,** Bj. 1924, Bestzust., kompl., 2000,– M.
Zuschriften an:
Dr. H. Zschau,
6325 Ilmenau
Leninring 4

Biete **Tfz. H0 BR 41,** 116,– M; **BR 185,** 85,– M; **„Glaser's Annalen",** (Bd. 1) 58,– M; **„Brandenburg. Städtebahn",** 25,– M; **Straßenbahn-Archiv, Bd. 1–3,** je 20,– M.
Suche **„Waldeisenbahn Muskau", „75 Jahre Heidekrautbahn", Städteexpr.-Wagen in H0.**
Zuschriften an:
A. Müller, 1200 Frankfurt (Oder)
Kommunardenweg 2

Biete **„Straßenbahn-Archiv 1", „Die Windbergbahn", „Die Deutsche Reichsbahn von A–Z", „Links und rechts der kleinen Bahnen", „Eisenbahnjahrbuch 1984".**
Suche **„Selketalbahn".**
Dietmar Krause, 8402 Gröditz
E.-Thälmann-Straße 26

Biete **H0 BR 55, 80,** 20,– M; **89°,** 90,– M (Eigenb.), **Kursb. 64,** 2,– M; **Eisenbahnt.-Atlas Dt 1899,** 40,– M; **Trafo** u. **ME 102,** def., 10,– M; **Triebw. L.-Sonneb.,** 15,– M.
Suche **BR 41, 42,** oder **Loks mit 5 gekupp. Treibachsen.**
V. Voigt, 8300 Pirna
Thiermannstraße 25, 228/23

Biete im Tausch **„BR 01", „Dampflok-Archiv 4", „Bodenläufer-Spielbahn-Supermodell", „Windbergbahn", „Rübelandbahn", „Überschienung der Alpen", Eisenbahn-Jahrbücher 1973, 74, 80.**
Suche **„Rügensche Kleinbahnen", „Franzburger Kreisbahn", „Schmalspurbahnen in Sachsen", „Dampflok-Archiv 3", „Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn".**
K.-M. Köpp, 2060 Waren (Müritz), Am See

Biete in **TT:** neuw. **E 11** (40,– M), **Start-Tenderlok m. dazugeh. Güterwag.** (25,– M), je ein neuw. **Gehäuse BR 56 u. BR 86, 6 Drehgestelle f. D-Zugwag.; in H0: BR 44** (Piko alt, rep.-bed., 15,– M), neuw. **Oberlichtspeisewag.** (12,– M), versch. **„Superungsteile" f. Dampfloks** wie z. B. **Luftpumpen, Lichtmasch., Rauchkammertüren** usw. (0,30 M, 0,50 M, 0,80 M)
Suche **in H0: rollendes Material, Lokschrott, BR 185.** Tausche **in H0:** 2 neuw. **1.-Kl.-Eilzugwag.** gegen 2 neuw. **2.-Kl.-Eilzugwag.**
M. Berger, 9900 Plauen
Fabrikstraße 35

Biete **„Brandenb. Städteb."; „Steilr. ü. d. Thür. Wald"; Brosch.: "125 J. Eisenb. in Zeitz", Lok 891004; „me"-Kal. 1976, 84, 85, „Dampflok-Archiv" 4, „Schmalspurb. in Sachsen", Straßenb.-Archiv** 1, 2, 3.
Suche **„me" 7, 8/82; 1, 2/83; „Mügelner Schmalspurb.-Netz"; „Die Mülsengrundbahn"; „Schmalspurb. d. Oberlausitz", Kursb. ab 1981, Literatur** (Brosch.), **ält. Fotos, Dok. v.** (sächs.) **EB-Strecken.**
Th. Berger, 9006 Karl-Marx-Stadt
K.-Berthel-Straße 28

Kaufe **Eisenbahn-, Straßenbahn-** und **Kfz-Modelle** im Maßstab 1:32 (Nenngröße I), auch Tausch gegen **H0-Modelle** und **Bausätze.**
P. Zahder, 1503 Grube
Wublitzer Straße 18c

Verk. **„Der Modelleisenbahner",** vollständige Sammlung **ab Jahrg. 1/1951, m. Sonderheft, bis Jahrg. 33/1984,** 1951–1975, je 22,– M, davon 1966–1975 gebunden, 1976–1984 insgesamt 100,– M.
R. Schwarze, 7030 Leipzig
B.-Göring-Straße 118

Biete **Dampflok-Archiv 4,** 2. Aufl., **„Die Übersch. d. Alpen", Modellbahn-Elektronik, Trost „Modelleisenbahn 1", „Lokomotiven d. alten dt. Staats- u. Privatbahnen", in H0 BR 106.**
Suche **„Schmalspurbahn der Oberlausitz", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „Muldenthalbahn", „Bahnland DDR", „Harzquer- und Brockenbahn".**
H.-J. Boltz, 1142 Berlin
Otto-Winzer-Straße 6, 4.3

Achtung, Hobbyelektroniker!
Vollautomatische Modellbahnanlage TT, 100 × 160, m. geplant. **Gleisbildstellwerk** (Anschluß ü. Messerleisten), **m. inter. Streckenführung,** abwechslungsreichem **Fahr- und Rangierbetrieb, viel Zubehör** inbegriffen, zusammen 700,– M, zu verkaufen.
Telefon: Bad Salzungen 41 85

Rezensionen

Fritz Näbrich, Günter Meyer, Reiner Preuß: „Lokomotiv-Archiv Sachsen 1 und 2", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1984, 39,80 M

Erstmals legt der Verlag mit diesen zwei Bänden ein Länderbahn-Lokomotiv-Archiv vor, das dem Interessenten die Entwicklung der sächsischen Dampflokomotive von der ersten Strecke an nahebringt. Hierbei beschreibt das Autorenkollektiv im Band 1 die Lokomotiven für Reisezüge und im Band 2 Lokomotiven für Güterzüge, Tenderlokomotiven und solche für Schmalspurbahnen. Diese nicht sehr zweckmäßige Einteilung der Loks einmal nach der Zweckbestimmung und zum anderen nach der Bauart entspricht den Gepflogenheiten der Länderbahnen und wurde bewußt übernommen. Vorangestellt hat man der Beschreibung der Gattungen ein Kapitel über die Entwicklung sächsischer Lokomotiven und anderer Triebfahrzeuge, das aber weit mehr beinhaltet. Es wird mit weitestgehender Genauigkeit, die den zu diesem Werk notwendigen Arbeitsumfang annähernd erahnen läßt, über die Entstehung des gesamten sächsischen Eisenbahnnetzes, die Voraussetzungen dazu, über politische und geographische Verhältnisse berichtet und über die Lokomotivhersteller, ehe man zur technischen Entwicklung, zur Bezeichnung, zum Einsatz der Dampfloks und anderen Triebfahrzeugen übergeht.
Nicht ganz gerechtfertigt erscheint dem Rezensenten allerdings die Feststellung, die Reko-Loks der Baureihe 99^{5-6} seien eine späte Nachbauserie, denn neben neuen Kesseln erhielten diese Maschinen nur teilweise neue Rahmen und andere Baugruppen. Die Feststellung träfe mit größerer Berechtigung auf die Baureihe 99^{6-7} Reko zu.
Die Beschreibungen der Lokbauarten erfolgten stichwortartig. Aussagekräftige Tabellen über die Anzahl der jeweils gelieferten Fahrzeuge mit Fabriknummer, Baujahr, Name, Bahnnummer und Ausmusterung ergänzen die Aufzeichnungen. Wenn die Autoren im Vorwort auf „weiße Flecke" und Ungenauigkeiten aufgrund widersprüchlicher Unterlagen hinweisen, so ist das bei dem betrachteten langen Zeitraum durchaus verständlich. Es ist vielmehr bewundernswert, wieviele Einzelheiten überhaupt ermittelt werden konnten. Eine ausgesprochene Fleißarbeit dürfte die Anfertigung der zahllosen Maßbilder für jede Lokbauart und ihrer Veränderung nach Umbauten gewesen sein. Die guten Reproduktionen und Fotos tragen wesentlich zum Gelingen eines solchen Werkes wie des vorliegenden bei, und schließlich ist der sprachlich wohltuende und flüssige Stil der Abhandlungen zu loben.
Lothar Nickel

Autorenkollektiv: „Straßenbahn-Archiv 4", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1984, 240 Seiten, zahlreiche Abb. und Tabellen, 24,80 Mark

Vor kurzem erschien der vierte Band des transpress-Straßenbahn-Archivs. In der bewährten Gliederung (Stadtgeschichte, Zeittafel über den jeweiligen Straßenbahnbetrieb, Betriebsstatistik, Übersichtszeichnung des Liniennetzes und Wagenparkstatistik) wird der interessierte Nahverkehrsfreund über 14 ehemalige bzw. noch existierende Straßenbahnen im Raum Erfurt/Gera/Halle (Saale)/Dessau informiert.
Besondere Aufmerksamkeit sollte den einstigen Betrieben in Bernburg, Lutherstadt Wittenberg, Mansfeld und Weimar gewidmet werden, denn sie gehören schon viele Jahrzehnte der Vergangenheit an. Allerdings zeigt die Aufnahme der „Elektrischen Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier AG" wiederum, daß es mitunter schwer fällt, zwischen Klein- und Straßenbahn (diese Begriffe sind hier im juristischen Sinne zu verstehen) zu unterscheiden. Eines steht jedoch fest: Die Mansfelder Bahn war keine Straßenbahn, sondern eine Kleinbahn, und deshalb wurde sie bereits zurecht im 1980 erstmals herausgegebenen Schmalspurbahn-Archiv vorgestellt. Zu den heute existierenden und ausführlich beschriebenen Straßenbahnbetrieben gehören Dessau, Erfurt, Gera, Gotha, Halle (Saale), Jena, Naumburg und Nordhausen. Dagegen wurden die Bahnen in Mühlhausen 1969 und in Eisenach 1975 eingestellt.
Auf jeden Fall ist dieses Buch eine nahtlose Fortsetzung der bereits vorliegenden drei Bände und dürfte für alle Freunde des Städtischen Nahverkehrs ein solider Ratgeber sein.
Wolf-Dietger Machel

Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1947–1967, herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. K. R. Repetzki. Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1984, nach einer Vorlage des Steiger Verlages Moers, 255 Seiten, zahlreiche Abbildungen, zwei Faltblätter, 58,– M.
Der transpress Verlag für Verkehrswesen überrascht immer wieder mit bemerkenswerten Editionen zur Geschichte der Dampflokomotive. In dieser Reihe erschien Anfang des Jahres der dritte Band GLASERS ANNALEN. Wiederum ein Reprint, der Artikel enthält, die ursprünglich gleichermaßen für Experten, Ingenieure und Techniker gedacht waren, heute aber Eisenbahnfreunde, Lokhistoriker und technikbegeisterte Jugendliche fesselt.
Ein Beweis für häufig doch vorhandenes technisches Grundwissen. Die mehr als 70 Fachaufsätze versetzen den Leser in die Welt der Dampflokomotive insbesondere der letzten Entwicklungsjahre. Etwas weniger spektakuläre Fortschritte im Lokomotivbau klingen hierbei an. Für mich hat der kurz vor dem 40. Jahrestag des Sieges über den Hitlerfaschismus erschienene Band eines erneut verdeutlicht: Solche grausamen Machenschaften wie der zweite Weltkrieg vernichteten neben Menschenleben auch geistige Leistungen, in diesem Falle in der Technik. Der Band läßt die mühsamen Schritte, an die Jahre der Einheitsloks anzuknüpfen, erneut lebendig werden. Wie F. Witte über Franco-Crosti-Loks schreibt, erfahren wir u. a. von der Entwicklung der Eh2-Güterzuglok der Baureihe 82 der DB, über das Thema Kohlenstaubfeuerung am Beispiel der 05 003 der DR. Andere Autoren berichten von Dampfloks außerhalb Europas. Und weil wir immer den aktuellen Bezugspunkt herstellen, sei an J. Stutzbachs Retrospektive über neugebaute Dampfloks bei der Deutschen Reichsbahn erinnert. Bedauerlicherweise wurden jedoch im Reprint zwei Bildunterschriften auf den Seiten 181 und 184 vertauscht. Das ändert aber nichts an der tollen Qualität dieses Bandes, der in absehbarer Zeit durch Veröffentlichungen aus den Jahren 1877 bis 1919 ergänzt werden soll.
Hans-Joachim Wilhelm

Die auf dieser Seite besprochenen Buchtitel wurden inzwischen vollständig an den Buchhandel ausgeliefert. Sollten sie bereits vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Vorschau

Im Heft 6/1985 bringen wir u. a.:
Umgeschaut in der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge;
Die BR 39/22 und 41 im Bw Saalfeld;
Schiebebühne selbst gebaut
Das gute Beispiel;
H0-Heimanlage

Selbst gebaut

1

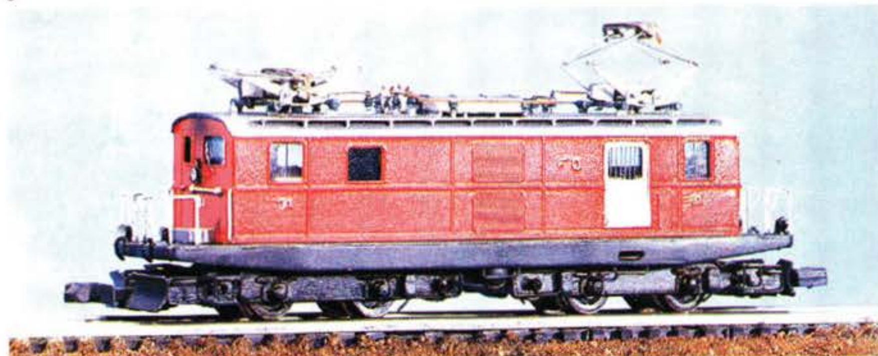


Immer wieder bitten uns zahlreiche Leser, frisierte oder Eigenbaumodelle vorzustellen. Wir kommen diesem Wunsch gern nach. Allerdings bleibt das „Gewußt wie?" ein Geheimnis vieler Modellbauer. Deshalb sind wir für jeden Hinweis sowohl für den Anfänger als auch versierten Bastler dankbar. Da wir möglichst viele selbstgebaute und insbesondere vorbildgerechte Fahrzeugmodelle nicht nur im Bild, sondern in detaillierten Beschreibungen darstellen wollen, bitten wir um Ihre Unterstützung. Sollten Sie solche Modelle gebaut oder frisiert haben, so schreiben Sie uns einfach!
Ihre Redaktion

2



3



1 Rolf Hesse, Schmalkalden, baute im Maßstab 1:20 dieses Modell der sä. IV T. Beim XXX. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1983 erhielt es 79,6 Punkte.
2 Die „Mikado" 387.015 der ČSD entstand unter Verwendung von Radsätzen und Triebwerksteilen der PIKO BR 01^5 in der Werkstatt von Zdeněk Vais, Ústi n. Labem (ČSSR).
3 Fritz Schipper, Leipzig, baute diese TT$_m$-Lok der BR HGe 4/4 (Nr. 1) der Furka-Oberalpbahn (FO) und erhielt beim XXX. Internationalen Modellbahnwettbewerb einen zweiten Preis (A1).
4 Peter Tiersch, Meerane, baute in TT die BR 58 (Reko) vorwiegend aus Industrieteilen. Beispielsweise verwendete er Gehäuseoberteile und Tender der BR 23; für den Rahmen setzte er gleiche Baugruppen der BR 81 bzw. 92 zusammen. Zwar hätte sich als Alternative dazu auch der Rahmen der BR 56 angeboten, allerdings auf Kosten eines unmaßstäblichen Achsstandes.

Fotos: Albrecht, Oschatz (1, 3, 4); W. Bahnert, Leipzig (2)

4



Sowjetische Modellbahn-Neuheiten



Gerade noch rechtzeitig vor Redaktionsschluß dieses dem 40. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus gewidmeten Heftes erreichte uns aus Moskau eine überraschende Meldung: Die sowjetische Industrie bietet seit kurzem in der Nenngröße H0 diese beiden Modelle an!

Und zwar wurden eine typische russische Dampflokomotive der Baureihe O^w sowie ein zweiachsiger Personenwagen für den Vorortverkehr ausgewählt, über die wir im nächsten Heft ausführlicher berichten.

